



Marcos Basante

Presidentede Astic

Al hablar del transporte de mercancías, estamos hablando de un sector generador de riqueza y bienestar que ofrece a los consumidores la facilidad de tener todos los productos que necesitan en cada rincón de la geografía europea

El malo y el feo... ¿Y el bueno?

Recientemente algunos medios se han hecho eco de un informe publicado por la organización Transport&Environment donde se venía a decir que los camiones cuestan 100.000 millones al año a los contribuyentes, que el transporte por carretera en la Unión Europea apenas cubre el 30 por ciento de los costes que provoca y que los impuestos a combustibles no llegan a cubrir ni el 20 por ciento, es decir, que con los impuestos que pagamos no bastan.

Somos los malos, somos los feos porque para buenos... ya son otros.

Nosotros siempre hemos vivido como sospechosos habituales del tráfico y congestión de las carreteras, del incremento de emisiones de CO2 a la atmósfera, de los accidentes viales... sí, los camioneros no están bien vistos. Y es que además, vamos y nos quejamos... vaya mire usted.

El informe sesgado de Transport&Environment tiene algunas lagunas que nos gustaría aclarar. Pero antes de entrar en detalle, sólo dos cosas:

Por un lado, el transporte de mercancías aporta el 2 por ciento del PIB europeo y emplea a más de 5 millones de personas en la Unión Europea. Estamos hablando de un sector generador de riqueza y bienestar que ofrece a los consumidores la facilidad de tener todos los productos que necesitan en cada rincón de la geografía europea.

Por otro lado, el transporte por carretera se convierte en la única alternativa viable por su eficiencia, flexibilidad y economía. Los datos lo corroboran, el 80 por ciento de las mercancías que transitan por el territorio europeo se mueve por carretera.

Pero entremos ahora a analizar el informe, éste atribuye a los costes generados por la congestión unos 35.000 millones de euros, en estos costes se incluyen a todos los usuarios de la carretera, mientras que para calcular los impuestos que se pagan sólo se utiliza al transporte de mercancías. No se puede excluir o incluir a diferentes actores para que los resultados *se maquillen* dependiendo del gusto del consumidor. Asimismo, también queremos hacer especial

hincapié en que nosotros no somos generadores de atascos y congestión en las carreteras, sino que los sufrimos al igual que los demás usuarios. Los transportistas tienen que hacer frente a cuellos de botella, puntos negros, falta de fluidez en las vías... que provocan que nuestra competitividad se vea reducida.

Además se nos acusa de ser los causantes de los accidentes, difícilmente calculable, pero que el informe atribuye al camión el 100 por ciento del coste externo de los accidentes donde nuestra flota se ve involucrada. Los accidentes, accidentes son... ya es bastante difícil enfrentarse a un episodio así en la carretera como para más inri, acusar a un colectivo que es profesional en esta actividad de ser los causantes. ¿No es la señalización o las deficientes infraestructuras causas de posibles accidentes? Quizá en este apartado la administración pública y la deficiente inversión en carreteras tienen algo que ver al respecto.

En los últimos presupuestos generales aprobados para 2016 la partida destinada a la carretera sólo fue de un 23 por ciento del total destinado por Fomento, mientras que la partida a la alta velocidad superó el 50 por ciento.

Son varias las voces que se han alzado en contra de la insuficiente financiación en el mantenimiento de las carreteras.

La Asociación de Conservación y Explotación de Carreteras (ACEX) ha reclamado al Estado un incremento en esta partida del 35 por ciento, para situar a nuestro país en nivel similar a

los de nuestros vecinos de la Unión Europea.

Y como no, llegamos a los costes dirigidos directamente al cambio climático que ascienden a 17.000 millones. Calculando eso sí, un precio medio de tonelada de CO2 de 80 euros, mientras que otros utilizan como precio medio 20 euros, o incluso informes como el de la Fundación Francisco Corell aumenta a 30 euros.

El transporte por carretera español muestra su firme compromiso con la reducción de emisiones de CO2.

Según los datos del INE a fecha de 2014, la emisión de gases con efecto invernadero se ha reducido un 25 por ciento en el sector, con ayuda de la inversión de los profesionales del transporte en nuevos vehículos, formación de conductores, gestión de las flotas y la puesta en marcha de nuevas autovías.

La carga fiscal que soporta el sector llega al límite de la subsistencia. La demagogia en Europa y también en España sobre las diferentes tasas a las que debemos hacer frente, los impuestos a los hidrocarburos, trabas burocráticas... llega a un límite que ahoga a un sector que genera, y reitero, riqueza y empleo, pero sobre todo bienestar a los ciudadanos.

La flexibilidad que aporta el transporte de mercancías por carretera es difícilmente sustituible por otras modalidades. Y además el transporte de mercancías por carretera hace su trabajo y cumple con sus deberes.

Veamos pues quién es el malo en esta cuestión.

Marcos Basante

Presidentede Astic

La flexibilidad que aporta el transporte de mercancías por carretera es difícilmente sustituible por otras modalidades. Y además, el transporte de mercancías por carretera hace su trabajo y cumple con sus deberes

Novo logística

NOTICIAS DEL SECTOR DE LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE

Portada	Transporte	Transitarios	Manutención y Almacenaje	Vehículos comerciales	
Vehículos industriales	Formación	Servicios	Software y Hardware	Embalaje	
Energía y Medio ambiente	Inmobiliaria	SEMANARIO	News Logística	Suscripción gratuita	Ofertas
Contacta					

LO ÚLTIMO

Entrada destacada

Linde Material Handling presenta la segunda edición del World of Material Handling

Esta primavera, Linde Material Handling organizará por segunda vez una macroferia exclusiva y focalizada a profesionales de la logística, p...



SEMANARIO DE LA LOGISTICA 102



Hacer clic para ver:

News Logística 18



miércoles, 11 de mayo de 2016

Casi un 90% de la recaudación fiscal proveniente del transporte corresponde a la carretera

Según los últimos datos auditados, la aportación en impuestos del **transporte** por carretera sobrepasó los 22.600 millones de euros, un 88% del total.

Casi el 75% de la recaudación al **transporte** por carretera, 16.792 millones de euros se origina en los impuestos indirectos a los carburantes (IEH + IVMDH).

En diez años se produjo un incremento de casi un 12% en la aportación fiscal del **transporte** por carretera.

Hay un déficit acumulado de inversión en carreteras de más 6.600 millones de euros y que ha crecido hasta 7 puntos en los dos últimos años.

La Asociación de **Transporte Internacional** por Carretera, (**ASTIC**) subraya que la asfixiante carga fiscal a la que está siendo sometido el sector lo está llevando a márgenes difíciles de soportar. El desplazamiento conjunto de vehículos por carretera: turismos, camiones, autobuses, etc. origina el 88% de la recaudación fiscal total a los diferentes medios de **transporte**, de donde el 75% son impuestos a los carburantes, según un estudio de la Fundación Francisco Corell -realizado por la Cátedra Transyt de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la UPM-, que incluye los últimos datos auditados del sector y del que se hace eco la Asociación. Según el informe, la carretera es la modalidad de **transporte** en que la aportación específica, en el que se incluyen la suma de los impuestos más tasas, cánones y peajes, menos las subvenciones, es más elevada, estando por encima de los 22.600 millones de euros al año.

La carretera, mayor carga impositiva que el ferrocarril, **transporte** marítimo y aéreo

Si lo comparamos con el resto de medios de **transporte**, a mucha distancia del **transporte** por carretera se sitúa el aéreo, que aportó en impuestos más de 2.287 millones de euros (9%), en tercer lugar se situaría el marítimo con 932

LINDE CUSTOMER SERVICES



Linde Customer Services

TATOMA



Isotermos **FRÍO** TATOMA
SOLUCIONES PARA **AUTÓNOMOS**



4PL SERVICIOS LOGISTICOS





Hacer clic para ver

Buscar en este blog

Cargando...

Etiquetas

Asociaciones

CONGRESOS

ENERGIA

EQUIPAMIENTOS

FERIAS

FORMACION

INFRAESTRUCTURAS

INMOBILIARIA

Libros

Logística

MANUTENCION Y ALMACENAJE

MENSAJERIA

MOTOR

NOMBRAMIENTOS

Otros

PREMIOS

puertos

SEGURIDAD

SEMANARIO

SERVICIOS

Software y hardware

SOLIDARIDAD

TECNOLOGIA

TRANSPORTE

TRANSPORTE URGENTE

VEHICULOS COMERCIALES

VEHICULOS INDUSTRIALES

ZONAS LOGISTICAS

Información Útil

Bolsas y mercados

El tiempo

Información Marítima

millones (3,6%) y finalmente el ferroviario, que no aporta, sino que tiene un superávit de más de 231 millones de euros debido a sus subvenciones específicas.

La aportación de la carretera por los impuestos al combustible supone para las arcas públicas cerca de 17.000 millones de euros anuales, de los cuales, específicamente el sector del **transporte** de mercancías por carretera aporta casi 7.000 millones de euros. Además, hay que sumar otras aportaciones no fiscales como las tasas y los peajes, que supone un desembolso a los conductores de aproximadamente 1.758 millones de euros y otros dos impuestos específicos del **transporte** por carretera, como son el IVTM (Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, llamado habitualmente "impuesto de circulación") y el IEDMT, más conocido como "impuesto de matriculación". Por estos dos conceptos la recaudación anual consolidada supera los 2.900 millones de euros. Finalmente, el **transporte** de mercancías por carretera asume otros dos impuestos específicos más: autorizaciones y el tacógrafo que suman en torno a 27 millones de euros más.

Esta enorme presión fiscal se refleja también en el empleo ya que hace menos competitivo al sector y empuja a muchos trabajadores fuera del mercado laboral. **Ramón Valdivia**, director general de **ASTIC**, recalca la necesidad de un cambio de concepción del **transporte** de mercancías por carretera en las Administraciones ya que "el **transporte por carretera sigue siendo el modo de transporte más viable debido a su eficiencia, flexibilidad y economía, así como un sector generador de empleo, riqueza y bienestar.**"

Por último, el informe también hace hincapié en el hecho diferencial de que el resto de medios (ferrocarril, **transporte** marítimo y **transporte** aéreo) soportan una fiscalidad mucho más reducida al no tener que pagar impuestos específicos al carburante, ni impuestos de circulación (IVTM) ni de matriculación (IEDMT), lo que significa un ahorro anual para estos sectores de en torno a 20.000 millones de euros, lo que genera un cierto desequilibrio en la competencia entre modos. En el lado opuesto se sitúan las subvenciones recibidas por el ferrocarril (que una vez más distorsionan la competencia) ya que el sector del **transporte** por ferrocarril recibió más de 550 millones de euros en aportaciones que le hizo generar como ingresos en el balance más de 230 millones de euros con este concepto.

Finalmente, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha advertido de que hace falta una inversión de 65.000 euros por kilómetro de vías españolas tras la falta de inversión acumulada durante los últimos años y, especialmente, en tiempos de crisis. Esto acumula un déficit de inversión de carreteras que acumula más de 6.600 millones de euros y que ha crecido hasta 7 puntos en los dos últimos años.

Publicado por **quanlibet** en 13:04:00

Reacciones: Interesante () poco () nada ()



Etiquetas: **TRANSPORTE**

No hay comentarios:

Publicar un comentario en la entrada

[Página principal](#)

[Entrada antigua](#)

Suscribirse a: [Enviar comentarios \(Atom\)](#)



TRANSGESA



SIL 2016



PALIBEX



Entradas populares



Barcelona acogerá del 7 al 9 de junio el mayor evento logístico del mundo
Jordi Cornet, Delegado Especial del Estado en el Consorci de la Zona Franca de Barcelona, Guillermo González Larsen, Vice-presidente Primer...



ToolsGroup patrocina el "II Encuentro Dirección Comercial y Supply Chain" organizado por AECOC

Utilizamos cookies para ofrecerte una mejor experiencia en nuestro sitio. Seguir navegando implica la aceptación de nuestra Política de Cookies.

+1.505.000



RSS Newsletter Contacto Síguenos



Inicio Qué es CdS Noticias Hemeroteca Entrevistas Especiales Mesa de Debate Opinión Agenda Documentos

Inicio > Noticias > **Transporte** por Carretera > El 88% de la recaudación fiscal procedente del **transporte** corresponde a la carretera.

ÚLTIMAS NOTICIAS

Según denuncia **Astic**

El 88% de la recaudación fiscal procedente del **transporte** corresponde a la carretera

Imprimir

A A A

Traducir

Las arcas públicas recaudan 22.600 millones de euros anuales de los impuestos al **transporte** por carretera, de los que 17.000 millones proceden de los carburantes.

Jueves, 12/05/2016 por CdS



Astic reclama un cambio de concepción desde las administraciones.

La aportación en impuestos del **transporte** por carretera supone el **88% de la recaudación fiscal total** a los diferentes medios de **transporte**. De esta cantidad, el **75% son impuestos a los carburantes**, según el último informe de la Fundación Francisco Corell, que recoge la Asociación de **Transporte Internacional** por Carretera.

Astic subraya que la "asfixiante carga fiscal" a la que está siendo sometido el sector lo está llevando a una **situación difícil de soportar**, ya que en este momento, su aportación se sitúa por encima de los **22.600 millones de euros al año**.

Cada año, las arcas públicas recaudan cerca de **17.000 millones de euros** del combustible para el **transporte** por carretera, de los cuales **7.000 millones** son aportados por el sector del **transporte** de mercancías.

A esto hay que sumar **las tasas y los peajes**, que suponen un desembolso a los conductores de **1.758 millones de euros**. Además, el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica y el impuesto de matriculación implican una recaudación de **2.900 millones de euros** al año.

Finalmente, el **transporte** de mercancías por carretera asume otros **dos impuestos específicos**, la autorización y el tacógrafo, que suman en torno a 27 millones de euros.

Una fiscalidad "mucho más reducida"

Toda esta presión fiscal conduce a que el sector sea menos competitivo. Por eso, desde **Astic** recalcan la **necesidad de un cambio de concepción** del **transporte** de mercancías por carretera en las administraciones ya que "el **transporte** por carretera sigue siendo el modo de **transporte** más viable debido a su eficiencia,

Buscar

Búsqueda Avanzada

VIDEOS CADESUM

FORD TRANSIT CONNECT



Toma de contacto con la nueva Ford Transit Connect
Otros videos

AGENDA

Mayo 2016						
L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Ver Agenda de Eventos



Cadena de Suministro

Cadena de Suministro

negociada y economía .

Indican también que el resto de medios soportan una fiscalidad "*mucho más reducida*" al no tener que pagar impuestos específicos al carburante, ni impuestos de circulación y matriculación, lo que significa un **ahorro anual de 20.000 millones de euros**.

En este sentido, el **transporte** aéreo aporta 2.287 millones de euros (9%) a la recaudación fiscal total y el marítimo 932 millones (3,6%). En el caso del **transporte ferroviario**, la situación es diferente, ya que cuenta con un **superávit de más de 231 millones** de euros debido a las subvenciones.

Publicado en Noticias, **Transporte** por Carretera, Últimas Noticias | Etiquetado **astic**, combustible, fiscalidad, fundación francisco corell, **transporte** de mercancías por carretera

SOBRE NOSOTROS

Qué es CdS
Contacto

INFORMACIÓN LEGAL

Política de Privacidad

REDACCION

Dirección
Cadesum Digital, SL
Avda. de Machupichu 19, of. 209
28043 Madrid
Correo Electrónico
info@cadenaadesuministro.es
Teléfono
tel. 917 161 938 (*)



Leer en otro idioma | Read in a different language



Proveedores Eventos Bolsa de Empleo

Suscríbete Staff Banners Contactar Bajas RSS Hemeroteca

Buscar en esta edición

De interés... Castrosua ayudas León Vectia Medicamentos autónomo cese abandono Panamá Logista



NEXOTRANS

Casi un 90% de la recaudación fiscal proveniente del **transporte** corresponde a la carretera

En diez años se produjo un incremento de casi un 12% en la aportación fiscal del **transporte** por carretera

jueves 12 de mayo del 2016, 06:00h

Magrada Comparteix Tweet



Ampliar

Corell -realizado por la Cátedra Transyt de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la UPM-, que incluye los últimos datos auditados del sector y del que se hace eco La Asociación de **Transporte Internacional** por Carretera (**ASTIC**).

A mucha distancia del **transporte** por carretera se sitúa el aéreo, que aportó en impuestos más de

que la asfixiante carga fiscal a la que está siendo sometido el sector lo está llevando a márgenes difíciles de soportar.

El desplazamiento conjunto de vehículos por carretera: turismos, camiones, autobuses, etc. origina el 88% de la recaudación fiscal total a los diferentes medios de **transporte**, de donde el 75% son impuestos a los carburantes, según un estudio de la Fundación Francisco

Según el informe, la carretera es la modalidad de **transporte** en que la aportación específica, en el que se incluyen la suma de los impuestos más tasas, cánones y peajes, menos las subvenciones, es más elevada, estando por encima de los 22.600 millones de euros al año.

Si lo comparamos con el resto de medios de **transporte**, a mucha distancia del **transporte** por carretera se sitúa el aéreo, que aportó en impuestos más de 2.287 millones de euros (9%) en lugar



Completa con tus datos y recibe las últimas noticias en tu correo.

* Introduce tu e-mail *

Condiciones de uso

OK



EDICIÓN IMPRESA

Nº 455 del 1 al 15 de mayo / Año 2016

[Acceso a Hemeroteca Digital](#)

[Suscripción a la Edición papel](#)



EDICIÓN IMPRESA



2.287 millones de euros (9%)

En impuestos más de 2.287 millones de euros (9%), en tercer lugar se situaría el marítimo con 932 millones (3,6%) y finalmente el ferroviario, que no aporta, sino que tiene un superávit de más de 231 millones de euros debido a sus subvenciones específicas

La aportación de la carretera por los impuestos al combustible supone para las arcas públicas cerca de 17.000 millones de euros anuales, de los cuales, específicamente el sector del **transporte** de mercancías por carretera aporta casi 7.000 millones de euros. Además, hay que sumar otras aportaciones no fiscales como las tasas y los peajes, que supone un desembolso a los conductores de aproximadamente 1.758 millones de euros y otros dos impuestos específicos del **transporte** por carretera, como son el IVTM (Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, llamado habitualmente impuesto de circulación) y el IEDMT, más conocido como impuesto de matriculación. Por estos dos conceptos la recaudación anual consolidada supera los 2.900 millones de euros. Finalmente, el **transporte** de mercancías por carretera asume otros dos impuestos específicos más: autorizaciones y el tacógrafo que suman en torno a 27 millones de euros más.

Presión fiscal

Esta enorme presión fiscal se refleja también en el empleo ya que hace menos competitivo al sector y empuja a muchos trabajadores fuera del mercado laboral. **Ramón Valdivia**, director general de **ASTIC**, recalca la necesidad de un cambio de concepción del **transporte** de mercancías por carretera en las Administraciones ya que el **transporte** por carretera sigue siendo el modo de **transporte** más viable debido a su eficiencia, flexibilidad y economía, así como un sector generador de empleo, riqueza y bienestar

Por último, el informe también hace hincapié en el hecho diferencial de que el resto de medios (ferrocarril, **transporte** marítimo y **transporte** aéreo) soportan una fiscalidad mucho más reducida al no tener que pagar impuestos específicos al carburante, ni impuestos de circulación (IVTM) ni de matriculación (IEDMT), lo que significa un ahorro anual para estos sectores de en torno a 20.000 millones de euros, lo que genera un cierto desequilibrio en la competencia entre modos.

En el lado opuesto se sitúan las subvenciones recibidas por el ferrocarril (que una vez más distorsionan la competencia) ya que el sector del **transporte** por ferrocarril recibió más de 550 millones de euros en aportaciones que le hizo generar como ingresos en el balance más de 230 millones de euros con este concepto.

Finalmente, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha advertido de que hace falta una inversión de 65.000 euros por kilómetro de vías españolas tras la falta de inversión acumulada durante los últimos años y, especialmente, en tiempos de crisis. Esto acumula un déficit de inversión de carreteras que acumula más de 6.600 millones de euros y que ha crecido hasta 7 puntos en los dos últimos años.

Número 171 Mayo 2016

[Acceso a Hemeroteca Digital](#)

[Suscripción a la Edición papel](#)

CALENDARIO DE EVENTOS

[Agenda de las citas nacionales e internacionales imprescindibles en el sector del **Transporte**](#)

[| Portada](#) | [| Hemeroteca](#) | [| Búsquedas](#) | [| NEXOTRANS](#) | [| NEXOLOG](#) | [| NEXOBUS](#) | [| Grupo NEXO](#) | [| Bolsa de Empleo](#) | [| Proveedores](#) | [| Eventos](#) | [| Suscríbete](#) | [| Staff](#) | [| Banners](#) | [| Contactar](#) | [| Darse de Baja](#) | [| RSS - XML](#) | [| Política de privacidad y cookies](#) | [| Aviso Legal](#) |

NEXOTRANS | Diario online de Información del Sector del **Transporte**



NEXOTRANS.com es un Diario online del Grupo NEXO
© Copyright Grupo NEXO | Todos los Derechos Reservados

CONTACTO

Proveedor Tecnológico Cibeles.net EdifMaker



Información del transporte y la logística en España



LOS FILTROS PARA TU VIAJE



- INICIO
- ACTUALIDAD
- LEGISLACIÓN
- CETM
- REPORTAJES
- FABRICANTES Y MARCAS
- INDUSTRIA AUXILIAR
- MULTIMODAL
- OPINIÓN
- TRANSPORTE TV
- CONTACTO



Jueves, 12 Mayo 2016 10:08

LA CARRETERA SOPORTA EL 90% DE LA FISCALIDAD DEL TRANSPORTE

Escrito por Transporte Profesional

tamaño de la fuente | Imprimir | Email | ¡Escribe el primer comentario!

Valora este artículo (0 votos)



Transporte por Carretera

Transporte Profesional

Un estudio de la Cátedra Transyt de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la UPM, encargado por la Fundación Francisco Corell y recogido por ASTIC (Asociación de Transporte Internacional por Carretera), afirma que prácticamente "un 90% de la recaudación fiscal del transporte corresponde a la carretera". Según este informe, los últimos datos auditados arrojan 22.600 millones de euros en impuestos, un 88% del total. De esta cantidad, cerca del 75% (unos 16.800 millones de euros)



CETM



Astravi pide amparo a las autoridades por los ataques a camiones

La Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya (Astravi) solicita el amparo de las autoridades ante los ataques continuados que sufren las empresas de transporte respecto al libre ejercicio...



Las empresas de mudanza reclaman a las administraciones que se les reconozca su importancia



Cursos CEFTRAL de conducción eficiente en mayo de 2016

Buscar...



Hay 193 invitados y ningún miembro en línea

¡BOLETÍN INFORMATIVO!

Nombre

E-mail

Términos y Condiciones

corresponden a los impuestos indirectos relacionados con los carburantes, el "céntimo sanitario" entre ellos.

El informe aclara, por otra parte, que en los últimos diez años el incremento fiscal ha sido de un 12 por 100.

De acuerdo con los datos aportados, en la modalidad de transporte por carretera se suman impuestos, tasas, cánones y peajes. Si lo comparamos con otros modos, el sector aéreo aportó 2.287 millones de euros, seguido el marítimo (932 millones) y, en último término, el ferroviario, que no aporta, sino que tiene un superávit de 231 millones, debido, como señala el informe, a que recibe subvenciones específicas.

En el desglose de los impuestos derivados o que tienen relación con los hidrocarburos, y de los que las carcas públicas se benefician en 17.000 millones de euros, el transporte de mercancías por carretera aporta cerca de 7.000 millones. A esta cantidad hay que añadir 1.758 millones más en tasas (impuestos de circulación y matriculación) y peajes.

En conclusión, la carretera soporta una enorme presión fiscal, a pesar de ser el modo de transporte, según Astic, más eficiente, flexible, económico y generador de empleo y riqueza.

Tweet

Publicado en Noticias Destacadas



Lo último de Transporte Profesional

- CONETRANS celebra su Asamblea General
- La aprobación de la nueva norma de circulación de camiones de gran tamaño
- La inspección del transporte por carretera en 2015
- Entrevista con Ángel González, director general de ACOTRAL
- El balance de Cristóbal García, gerente de CGR Transportes

Más en esta categoría: « CONETRANS celebra su Asamblea General

Deja un comentario

Asegúrate de llenar la información requerida marcada con (*). No está permitido el Código HTML. Tu dirección de correo NO será publicada.

Mensaje *

Escribe aquí tu mensaje ...

INDUSTRIA AUXILIAR



EUROPART España celebra su tercera reunión anual de distribuidores

EUROPART España ha congregado de a sus a gerentes y encargados de todo el territorio español en su sede central en Hagen (Alemania) para celebrar su tercera reunión...



Nueva web de neumáticos para camión de Goodyear

Goodyear ha relanzado su web de neumáticos para camiones destinada a EMEA (Países de Europa, Oriente Medio y África).



Krone ofrece condiciones especiales para la instalación del dispositivo SDR

Krone ha alcanzado un acuerdo para la comercialización del dispositivo aerodinámico SDR en su nueva versión 2.0.1.

REDES SOCIALES

Facebook ¡Únete!
 Twitter ¡Síguenos!
 G+ ¡círculos!
 YouTube ¡Vídeos!
 Rss ¡Canal!
 Flickr ¡fotos!
 E-mail ¡24 h!



Información económica sectorial

Suscribirse | Registrarse | Contraseña Perdida | Newsletter



Buscar en esta página



- PORTADA
- REVISTAS
- CARRETERA
- PESADOS
- LIGEROS
- INDUSTRIA AUXILIAR
- QUINTA RUEDA
- TELEMÁTICA
- INTERMODAL
- VÍDEO

Ud. está en: [TodoTransporte](#) » [Carretera](#) » Francia acepta dar explicaciones sobre el salario mínimo para transportistas extranjeros

Francia acepta dar explicaciones sobre el salario mínimo para transportistas extranjeros

12/05/2016 | Carretera | Etiquetas: Francia, salario mínimo



La polémica medida está previsto que entre en vigor el próximo 1 de julio.

El Gobierno francés se ha avenido finalmente a dar explicaciones al sector del transporte sobre su polémica normativa que contempla la aplicación, a partir del próximo 1 de julio, de un **salario mínimo para los transportistas no residentes en el país vecino que realicen**

labores de cabotaje.

Por ello, la oficina de representación permanente del Gobierno galo en Bruselas ha convocado tanto a la IRU como al resto de representantes sectoriales a un **encuentro que tendrá lugar en la capital belga el próximo 9 de junio**, es decir, sólo tres semanas antes de que entre en vigor la medida. Será en esta cita cuando podrá conocerse más en detalle la estrategia de la Administración de este país para poner en marcha una norma que ha levantado ampollas entre los transportistas de un buen número de países pero especialmente, como es lógico, entre los de España y Polonia.

La reacción del Gobierno francés se produce ante la avalancha de consultas procedentes de diferentes ámbitos empresariales del transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros, de diferentes países afectados, y de forma muy especial España, sobre los detalles de una norma que **muchos consideran absolutamente inaplicable por la carga burocrática que conlleva** tal y como está planteada. La IRU, en concreto, hizo llegar al Gobierno francés un extenso documento con todos los interrogantes que acarrea la norma y su aplicación efectiva, iniciativa que ha sido secundada por otros colectivos empresariales como **Astic**.

Cabe recordar que el pasado 9 de abril se publicó el Decreto Nº 2016-418 que

Empty input fields for user registration or login.

Revista Todotransporte



Número 370

Los megacamiones ya ruedan por España

Ver revista
Suscribirse
Números anteriores

Lo más leído

Últimos Tweets

Tweets por el @todotransport.

modifica el Código de Transportes del país vecino y que contempla, entre otras obligaciones, que las empresas de transporte no residentes deberán abonar a los conductores el salario mínimo interprofesional francés respecto a los días trabajados en Francia, que alcanza la cifra de **9,67 euros brutos por hora**.

Otra obligación es la relativa a la **designación de un representante en Francia encargado de custodiar y presentar ante las autoridades francesas la documentación** acreditativa del cumplimiento del salario mínimo por parte de las empresas afectadas.

Además, desde el 1 de julio, si finalmente la norma se aplica tal y como está planteada, las empresas extranjeras deberán cumplimentar un certificado de desplazamiento que deberá acompañar al conductor durante toda la prestación del servicio dentro de Francia. La validez de dicho certificado será dada por la empresa de transporte terrestre con un plazo máximo de validez de seis meses desde la fecha de emisión del mismo. En el capítulo de sanciones, uno de los más peliagudos del Decreto, **las multas oscilarán entre los 68 euros por no llevar a bordo del vehículo el contrato de trabajo hasta los 2.000 euros por no designar representante en Francia**.

Deja un comentario

Tu dirección de correo electrónico no será publicada. Los campos obligatorios están marcados con *

Comentario

Nombre *

Correo electrónico *

Web

Atención al cliente

Atención al cliente

677504815

info@todotransporte.com

Atención al Suscriptor

677504815

info@todotransporte.com

Sectores profesionales: Servicios de motor de ventas EDISERV para empresas:

TRANSPORTE Y LOGISTICA:
Todotransporte.

POSVENTA DE AUTOMOCION:
Talleres en comunicación.

- Elaboración y difusión de material audiovisual.
- Servicios de comunicación empresarial.
- Posicionamiento SEO.
- Diseño de publicidad, catálogos y flyers promocionales.
- Organización de mesas redondas, jornadas y eventos.
- Concepción, diseño y elaboración de revistas corporativas.
- Diseño de material gráfico para congresos, ferias y personalización de merchandising.


Marítimo / 12-13

El granel agroalimentario reivindica su peso y demanda una logística portuaria más flexible en el marco del congreso Agrifood

El transporte por carretera se cae de la agenda de trabajo de la Comisión Juncker para 2016

El 'paquete de medidas' que prepara la comisaria europea Violeta Bulc está "muy verde", según fuentes del sector, que no creen que salga adelante antes de 2017, "salvo milagro"

► El transporte por carretera, "elemento central" de la política europea, se cae del programa de trabajo de la Comisión Juncker para este año. El 'paquete de medidas' que prepara la comisaria europea Violeta Bulc está "muy verde", según aseguran fuentes del sector conocedoras del proceso, que no creen que salga adelante antes de 2017, "salvo milagro".

ALFONSO ALDAY. Bruselas

El transporte por carretera ha desaparecido de la agenda de prioridades de la Comisión Juncker para este año.

Así lo confirmaron a TRANSPORTE XXI fuentes del sector que asistieron el pasado 19 de abril a la Conferencia Europea de Transporte por Carretera organizada por la CE en Bruselas.

El 'paquete de medidas' que prepara la comisaria europea de Transportes, Violeta Bulc, dirigido a clarificar la normativa existente y reforzar la legislación en materia laboral, se encuentra "muy verde", según advirtieron los mismos interlocutores, que no creen que esté listo antes de 2017, como estaba previsto, "salvo milagro".

La jornada europea, que congregó a más de 450 participantes con intereses en el sector, entre los que se encontraban responsables de las patronales españolas Astic y CETM y de Fomento, sirvió para constatar el escaso avance en esta materia. "La Comisión sigue realizando consultas públicas para perfilar las propuestas legislativas previstas para mejorar la competitividad del transporte por carretera, cuando deberían estar ya en proceso de aprobación en el Parlamento Europeo", añadieron las mismas fuentes.

Violeta Bulc

Comisaria Europea de Transportes

«Las medidas nacionales para proteger al trabajador no pueden tener un impacto negativo para el mercado interno»

Michael Cramer

Pte. Comisión de Transportes PE

«Vamos a rechazar cualquier liberalización del cabotaje hasta que se garantice la aplicación de la legislación actual»

Lo único que quedó claro fue que "no es necesaria nueva legislación, sino simplificar y aclarar lo que hay para evitar interpretaciones diferentes, como ocurre actualmente, y garantizar así su correcta aplicación", sentenciaron.



VALDIVIA (Astic) pidió flexibilizar la normativa de tiempos de conducción y descanso.

La comisaria europea de Transportes fue la encargada de abrir la conferencia.

Bulc hizo un amplio repaso de la situación del sector y los principales retos a los que tiene que hacer frente, centrando su discurso en el mercado interno, el cambio climático y la creación de un mercado único digital, los tres pilares fundamentales de su hoja de ruta.

La política eslovena fue muy crítica con las medidas unilaterales que están adoptando algunos países europeos, en clara alusión a Fran-

cia, que "ponen en peligro el mercado interno, creando incertidumbres y cargas administrativas para los operadores".

Sin embargo, se limitó a decir que "tomo nota" y solicitó "ayuda" para entender por qué se adoptaban dichas medidas, pese a que las organizaciones sectoriales, entre las que figura la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), han remitido ya numerosos escritos sobre la falta de armonización y sus

Violeta Bulc hizo un amplio repaso de la situación del sector

repercusiones en el mercado.

Lo mismo ocurrió a la hora de hablar del cabotaje. Tras confirmar que "las normas son poco claras", Bulc subrayó que "las medidas nacionales para proteger a los trabajadores no pueden tener un impacto negativo para el mercado interno". Pero, una vez más, evitó ir más allá, dando "muestras de debilidad", lamentaron los mismos interlocutores.

No hay que olvidar que el Ejecutivo de Hollande acaba de publicar el Decreto de Desplazamiento de Tra-

KALMAR Todo tipo de soluciones para terminales



Cargotec Iberia, S.A. • Avda. Virgen del Carmen 15 • 11201 Algeciras (Cádiz) Spain
Tel.: +34 956 66 75 64 • Móvil: +34 660 416 247 • e-mail: ignacio.sebastian@kalmarglobal.com



Marítimo / 14

Alvargonzález fortalece su expansión en el negocio granelero tras hacerse con el control de la estibadora Sitasa en Tarragona

España, en la vía de la multa por la estiba

La Comisión Europea sanciona por segunda vez a España por no reformar el régimen laboral de estiba y mantener su exclusividad y eleva el caso ante el Tribunal de Luxemburgo

Fomento apoya públicamente la 'vuelta a casa' defendida por Astic

La presencia del director general de Transportes del Ministerio de Fomento, Joaquín del Moral, en la Conferencia Europea no pasó desapercibida. En un momento de la jornada, tomó la palabra y defendió públicamente la propuesta de la patronal española Astic -apoyada también por CETM-, que busca flexibilizar la normativa de tiempos de conducción y descanso para facilitar la vuelta a casa de los conductores de larga distancia. "Lo que mejor evita que el conductor tenga que dormir a bordo del camión es que pueda llegar a su casa y tome ese descanso semanal junto a su familia", señaló. Para ello, Del Moral avanzó dos propuestas, muy contestadas desde CCOO. De manera excepcional, cuando no se pueda planificar el viaje de otra manera, se podría alargar las seis jornadas consecutivas de conducción hasta tomar el descanso semanal o bien,

como en el caso del transporte de viajeros, hacer dos descansos reducidos de 24 horas y finalmente uno de 45. Eso sí, quiso dejar claro que "en ningún caso se trata de un menor descanso, ni mayor flexibilidad", sino de mayor flexibilidad para que los transportistas puedan llegar a su casa y cumplir el descanso. El representante de Fomento también defendió que no es necesaria nueva regulación. "No creemos que sea positivo estar cambiando continuamente las normas", destacó Del Moral, que sí ve "necesario hacer un esfuerzo de armonización en su aplicación y control". En este sentido, se mostró muy crítico con las interpretaciones unilaterales que están haciendo algunos Estados miembros de la normativa, al prohibir, por ejemplo, realizar el descanso en la cabina del camión o, más recientemente, sancionar el exceso de conducción ininterrum-

pida al no contemplar como descanso el tiempo empleado viajando en las conducciones en equipo. "Era una cuestión que estaba clara, con una nota guía de la CE, por lo que nos ha causado sorpresa que un Estado miembro haga una interpretación unilateral y que las empresas, de internacional en este caso, sean sancionadas". Pese a defender que no haya nuevas normas, Del Moral sí ve conveniente el desarrollo de nueva regulación para poner coto a las 'empresas buzón', que distorsionan el mercado. El responsable de Fomento se mostró partidario de mejorar las condiciones laborales de los trabajadores, pero, fue muy crítico en relación a la implantación del salario mínimo, caso de Francia y Alemania. Reivindicó un "procedimiento común que no suponga una carga burocrática excesiva para las empresas, lo que complica el transporte interna-

cional". Por último, tampoco considera necesario una mayor liberalización del cabotaje, al tiempo que apoyó "un mejor control de esta actividad". Minutos antes de la intervención de Joaquín del Moral, había tomado la palabra el director general de Astic, Ramón Valdivia, que recordó su propuesta para flexibilizar la normativa de tiempos de conducción y descanso, apoyada por seis patronales de Portugal, República Checa, Irlanda, Lituania, Grecia y Polonia. La propuesta, que ya tiene desde hace unos meses la comisaria Bulc encima de la mesa, persigue ampliar de seis a un máximo de nueve el número de días entre descansos semanales y que este aumento se pueda compensar con un aumento proporcional en la duración de los períodos de descanso. Una disposición similar a la del transporte de pasajeros, conocida como la regla de los 12 días.

Transportes del Parlamento Europeo, Michael Cramer (eurodiputado alemán del grupo de los Verdes). Su discurso levantó ampollas entre los transportistas al señalar que "el sector representa la cuarta parte de las emisiones de gases contaminantes en Europa" y que "algunos modelos de camiones consumen más combustible que antes". Cramer recordó las palabras de Juncker, cuando señaló que "una infraestructura eficaz en el mercado interno requiere prestar atención al transporte y al medio ambiente, con el principio de que quien contamina paga, sin olvidar el respeto a las normas sociales y la legislación".

Cramer puso el foco en las 'empresas buzón', que "se saltan a la torera las normas"

En cuanto al *dumping* social y la competencia desleal, el político alemán puso el foco en las conocidas como 'empresas buzón', que "se saltan a la torera las normas de mercado interno, teniendo a los trabajadores en situaciones catastróficas, que la prensa alemana describió como la esclavitud moderna". En este sentido, se mostró partidario de un "mercado abierto", pero "bajo el principio de igualdad de condiciones", por lo que avanzó su "rechazo a cualquier liberalización del cabotaje hasta que se garantice la aplicación de la legislación actual". Así las cosas, todo apunta a que el debate en Europa va para largo.

bajadores, que implica la exigencia del salario mínimo francés a los transportistas extranjeros en el ámbito de un servicio (9,6 euros la hora), cuando la CE tiene ya abierto un procedimiento de infracción contra Alemania por una legislación similar. "Hay que encontrar un

equilibrio adecuado entre el derecho de los trabajadores y el buen funcionamiento del mercado", destacó Bulc. Tampoco pasó por alto el cambio climático, punto en el que apostó por incentivar el uso de camiones menos contaminantes, y la tarificación vial, donde el objeti-

vo es conseguir peajes interoperables para que los conductores no se vean obligados a llevar más de una docena de dispositivos en la cabina para cruzar Europa. "Es engorroso y costoso", recordó la comisaria. Más contundente y crítico se mostró el presidente de la Comisión de



Ership
Grupo

somos
ARMADORES
NAVIEROS GESTORES
BROKERS DE FLETAMENTOS
OPERADORES PORTUARIOS
OPERADORES LOGÍSTICOS
AGENTES MARÍTIMOS
AGENTES DE TRANSPORTES
AGENTES DE ADUANAS

www.ership.com | +34 914 263 400

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Renfe seguirá siendo pública y cada vez con mejores resultados”.

Ana Pastor

Ministra de Fomento en funciones

“Si contáramos con la legislación adecuada y se inspeccionara con eficacia a las ‘empresas buzón’, acabaríamos con el problema”.

Manuel Pérezcarro

Secretario general de Froet

“Me extraña que aún no hayan llegado nuevas redes de distribución urgente de ‘palets’ a España, porque hay hueco para más”.

Jaime Colsa

Consejero delegado de Palibex

“Necesitamos adaptar la logística del ecommerce en la UE”.

César Tello

Logística en E-commerce Europe

“Hasta ahora, nunca un aumento de las capacidades de carga ha conllevado mejoras para los camioneros. Al contrario. Lo más probable es que provoque la reducción de la rentabilidad por tonelada transportada”.

Esteban Muruamendiázar

Sindicato de transportistas Hiru

“El gobierno español debe hacer una redefinición de las infraestructuras y vincularlas a su interés productivo y estratégico”.

María José Salvador

Generalitat Valenciana

“No entendemos cuando un operador dice que regala el transporte de sus ventas de ecommerce. ¿Eso cómo se hace?”.

Javier Hernández

Luis Simões

“Son pocos los operadores españoles capaces de entrar en el juego de las alianzas mundiales”.

Alex Toro

Rhenus Logistics

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Marcos Basante**
Presidente de Astic

La patronal Astic, bajo los mandos de Marcos Basante, sigue dando muestras de su compromiso con el entorno y su apuesta por el desarrollo sostenible. El último hito ha sido elaborar una memoria de sostenibilidad, convirtiéndose en la primera organización de transportistas que acomete un trabajo de estas características, al tiempo que revisa sus acciones de acuerdo con los 10 Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas.



↓ **Violeta Bulc**
Comis. europ. de Ttes.

La comisaria europea de Transportes, Violeta Bulc, afirmó a finales de 2015, que 2016 sería el año del transporte por carretera. Pues bien, “salvo milagro”, todo parece indicar que la hoja de ruta que traza para simplificar la normativa actual y reforzar la legislación en materia laboral tendrá que esperar, por lo menos, hasta 2017. La política eslovena sigue recogiendo opiniones. A estas alturas era de esperar una “mayor concreción”.



↑ **G. Alvargonzález**
Pres. G. Alvargonzález

Alvargonzález está sumando nuevos activos a su red de terminales especializadas en la logística portuaria del granel sólido. Tras su adquisición el pasado mes de diciembre de la terminal Temagra en Valencia, el grupo que preside Gonzalo Alvargonzález, ha adquirido un porcentaje mayoritario de la estibadora Sitasa en el puerto de Tarragona, fortaleciendo su presencia en el negocio de los graneles agroalimentarios.



↓ **Ignacio Fdez. Toxo**
Secr. gral. de CCOO

CCOO ha dicho “no” a la flexibilización de los tiempos de conducción y descanso, defendida en Bruselas por Astic, con el apoyo de CETM y Fomento, que busca facilitar la vuelta a casa de los conductores profesionales de larga distancia. La medida no supone aumentar los tiempos de conducción o disminuir los períodos de descanso, sino conciliar la vida laboral y familiar. Justo lo que deberían defender los sindicatos. ¡Lo que hay que ver!

AGENDA

III CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL

Conferencia
10-11 de mayo de 2016 - Cartagena
www.realliganaval.com

TRANSMODAL 2016

Foro de Logística Intermodal del País Vasco
19 de mayo de 2016 - Vitoria
www.camaradealava.com

BREAKBULK EUROPE 2016

Conferencia y Exhibición
23-26 de mayo de 2016
Amberes (Bélgica)
www.breakbulk.com

SIL 2016

Conferencia y Exhibición
7-9 de junio 2016 - Barcelona
www.silbcn.com

XXXIII CONGRESO ALACAT

Conferencia y Exhibición
7-9 de junio de 2016
Barcelona
www.alacat2016.com

TRANSPORT LOGISTIC CHINA

Conferencia y Exhibición
14-16 de junio de 2016 - Shanghai
www.transportlogistic-china.com

TOC EUROPE 2016

Conferencia y Exhibición
14-16 de junio de 2016 - Hamburgo
www.tocevents-europe.com

LOGÍSTICA CARGO -PACKING LOG

Conferencia y Exhibición
5-7 de mayo de 2016 - Lisboa (Portugal)
www.exposalao.pt

FRUIT ATTRACTION 2016

Conferencia y Exhibición
5-7 de octubre de 2016 - Madrid
www.ifema.es

CONGRESO DE CETM

Conferencia y Exhibición
26-29 de octubre de 2016 - Bilbao
www.cetm.es

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

IHS Maritime 360

El rol de la Memoria

El éxito de un negocio forma parte de la memoria corporativa. Los accidentes y los incidentes también. La seguridad es una cultura, y no un conjunto de normas, pero sólo será válida cuando exista el convencimiento para pasarla de generación en generación. Los capitanes y los oficiales constituyen la memoria a bordo de un buque. Deberían involucrarse en la cultura de la seguridad respetando el pasado, desconfiando del presente, y trayendo seguridad al futuro. También deben hacerse escuchar por encima del ruido provocado por

los objetivos corporativos. Si la cultura empresarial está cambiando desde los marineros de carrera hacia los contratos de dos años, el papel de los oficiales del barco juega un papel crucial. Incluso si lo queremos llamar de otro modo.

SPLASH24/7

Protección medioambiental

El Parlamento Europeo ha hecho un llamamiento a los gobiernos nacionales para que se alineen con el objetivo comunitario 2030 para el medioambiente, de acuerdo con el Acuerdo de París, e introduzcan las medidas comunitarias para reducir las emisiones derivadas del

transporte aéreo y marítimo. La patronal europea de armadores ECSA también insta a los países de la UE a respaldar la agenda global sobre emisiones de CO2 del transporte marítimo. La Organización Marítima Internacional (OMI) debatirá en su Comité para la protección del Medio Ambiente Marítimo las nuevas medidas. La discusión se centrará en torno a un sistema global de recopilación de datos que proveerá información sobre las emisiones del sector. La ECSA también respalda la proposición de ICS, la asociación internacional de la industria del *shipping*, para que los estados miembros de la OMI contribuyan a la financiación de la misma.

THE JOURNAL OF COMMERCE

Registro electrónico

Una tormenta perfecta se avecina para el transporte por carretera que va a impactar a los remitentes de carga e intermediarios en todo el país. A partir del 18 de diciembre de 2017, todos los camiones deberán integrar el sistema ELD en su operativa diaria, que es para el conductor de un camión lo que la caja negra para un piloto aéreo. Hasta ahora, los conductores podían enmascarar el cumplimiento de los tiempos de conducción, pero a partir de la instalación de este sistema todos jugarán con las mismas reglas. Además, las

principales compañías aseguradoras están dejando de suscribir seguros de transporte debido al elevado ratio de accidentes y reclamaciones. Incorporar el sistema de registro electrónico ELD e incrementar el coste de aseguramiento, unido a los retos típicos del sector, como la menor disponibilidad de conductores, el entorno regulatorio complejo y agresivo y las mayores barreras de entrada por las necesidades de capital, hacen que el sector del transporte por carretera se enfrente a una tormenta perfecta. Los remitentes de carga y las compañías de transporte por carretera deberán seguir el consejo de Jack Welch: “cambia antes de que obliguen a hacerlo”.

REVOLERA



Ramón Valdivia

Simplificar, clarificar y aplicar de manera fácil y sencilla las normativas existentes es más que suficiente

Impuestos

En la reciente conmemoración del IV Centenario de la muerte de Cervantes recordé uno de los pasajes más conocidos de la literatura española que relata a Don Quijote de la Mancha recorriendo los campos de Castilla junto a su escudero Sancho en busca de la bella Dulcinea. En uno de sus lances, ante tan denodados esfuerzos, exclamó: “¡Con la iglesia hemos topado amigo Sancho!”. Esta frase vino a mi memoria cuando leía informaciones acerca de retenciones y múltiples problemas en el tráfico belga debido a las protestas de asociaciones de transportistas que se oponían al nuevo gravamen kilométrico que se ha “inventado” Bélgica. ¡Con más impuestos hemos topado!. Al mismo tiempo, se pide desde los organismos europeos la armonización en las políticas fiscales, lo que nos lleva a una gran contradicción. En estos momentos, desde el transporte por carretera nos vemos reflejados en esas batallas quijotescas donde el ilustre hidalgo luchaba contra imposibles. La presión fiscal a la que lleva el ansia recaudatoria de los Estados miembro de la UE no tiene límites; en este caso, Bélgica, al igual que otros países de tránsito, busca de alguna manera rentabilizar el paso de transportistas por sus vías y transforma la euroviñeta temporal en una nueva tasa por kilómetro recorrido. Me pregunto si esto va en línea con las voces que solicitan más vertebración y consenso de políticas fiscales comunes y la respuesta, tristemente, es “no”. El sector ya está más que acostumbrado a luchar contra “molinos de viento” en forma de creativas legislaciones particulares que diferentes países se inventan bajo la interpretación localista de Directivas y Reglamentos: salarios mínimos, impuestos de uso de vías, gravámenes a los carburantes, inspecciones de vehículos y un largo etcétera. A buena fe seguiremos “arremetiendo” contra estos “gigantes” que suponen el exceso de regulación y presión fiscal al que se nos somete. Creo que simplificar, clarificar y aplicar de manera fácil y sencilla las normativas existentes es más que suficiente. Eso sí, aplicarla a todos por igual dentro de la UE. Menor burocracia y carga fiscal repercute en mayor productividad pero, lamentablemente, los transportistas tenemos que entonar cada dos por tres: “¡Con los impuestos hemos topado amigo Sancho!”

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

Que la vida te da sorpresas es una máxima grabada a fuego en el imaginario colectivo gracias a la letra de ‘Pedro Navaja’, esa canción compuesta por **Rubén Blades** que en España popularizó **Gato Pérez**. Para las sorpresas positivas andamos siempre dispuestos, pero para las negativas no hay preparación posible. Precisamente en el umbral de la celebración del día mundial de los trabajadores, en el que se conmemora un episodio histórico en defensa de la jornada laboral de ocho horas en el Chicago de hace 130 años, el sindicato CCOO ha sobresaltado al sector oponiéndose públicamente a una medida que va en beneficio de la conciliación laboral y personal de un colectivo de trabajadores, el de los conductores profesionales de transporte internacional. Sorpresa negativa. Astic ha sabido ir granjeándose apoyos desde hace tiempo hasta conseguir poner sobre la mesa de Bruselas, con el apoyo de CETM, de la IRU y del propio Ministerio de Fomento, su vieja reivindicación de la conocida como ‘vuelta a casa’ de los conductores profesionales. A la mayoría nos parece un acto de justicia que debe tener en cuenta la comisaria de Transportes, **Violeta Bulc**, pero CCOO ve tras esta medida sólo un interés económico. Astic y CETM han dejado claro que no se pretende reducir el descanso ni ampliar el tiempo de conducción. Sería ilógico que Fomento lo apoyase entonces. El objetivo final es que los conductores descansen en su hogar y no fuera de él como sucede ahora, para primar así una conciliación familiar que atraiga nuevas vocaciones al sector. Y ya de paso, impedir que los camiones queden inactivos, lo que penaliza la competitividad. Esperemos que el espíritu del 1 de mayo logre reconducir la postura del sindicato. **Casius**

TOP LOGÍSTICA

¿Cuántos gobernantes, políticos, periodistas y, no nos engañemos, altos ejecutivos de España hablan, realmente en serio, de las posibilidades de nuestro país como *Hub* Logístico internacional? ¿No es cierto que nuestra ubicación geográfica e infraestructuras, así como la estabilidad que proporciona la pertenencia a la UE, configuran unas condiciones ideales?

‘Soñar’ es fácil con los ojos cerrados

En casi cualquier país de Latinoamérica y Caribe es fácil encontrar a líderes empresariales y periodistas especializados en información logística o económica debatiendo sobre las firmes condiciones del país de turno para convertirse en “*Hub* Logístico” de alcance internacional. En Ecuador y en Chile claman que los puertos de Guayaquil y Valparaíso desbancarán al peruano de El Callao como el referente del Pacífico; en República Dominicana, Jamaica y Cuba planean convertir el país en el *Hub* del Caribe y casi todos los países de Centroamérica, con Nicaragua a la cabeza, barajan proyectos más o menos utópicos para la construcción de una alternativa al Canal de Panamá. Precisamente, es Panamá, con su famoso canal que lo convirtió en el principal *hub* logístico de la región, el espejo en que todos se miran. Sin duda, es el motor de la economía panameña, pero no lo son menos las favorables “condiciones de contorno” creadas por sus sucesivos gobiernos facilitando la circulación de trabajadores y capitales; la sencillez y rapidez administrativa o los mejores índices de seguridad de Latinoamérica. De lo que no

cabe duda es que el cuadro macroeconómico panameño es la envidia de la región, con un crecimiento anual sostenido por encima del 6%, desempleo por debajo del 5% y una renta per cápita entre las tres mayores.

¿Cuántos gobernantes, políticos, periodistas y, no nos engañemos, altos ejecutivos de España hablan, realmente en serio, de las posibilidades de nuestro país como *Hub* Logístico internacional? ¿No es cierto que nuestra ubicación geográfica e infraestructuras, así como la estabilidad que proporciona la pertenencia a la UE, configuran unas condiciones ideales? ¿Sería descabellado pensar que Valencia, por ejemplo, pudiera desarrollarse como *Hub* de referencia cara a Europa más allá del servicio que ya presta Algeciras? ¿No podría ser la logística uno de los motores del tan cacareado nuevo modelo productivo español del que todo el mundo habla? Parafraseando al gran John Lennon y también a la deliciosa película que David Trueba nos regaló en 2013: “Vivir es fácil con los ojos cerrados”.

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

El TSJ de Madrid, resuelve que las Juntas Arbitrales son competentes para el caso de transporte terrestre internacional

Pago de los portes

Las Juntas Arbitrales ven reforzada su competencia a partir de un caso interesante resuelto por el TSJ de Madrid en 2015. El caso trataba sobre dos envíos de determinada mercancía desde Pedreguer (Alicante) hasta Japón, en los que el destinatario japonés había contratado el transporte desde la localidad de origen. Cuando la mercancía llegó, el receptor no pagó los portes a UPS, y ésta sociedad los reclamó al cargador en origen. Los portes ascendían a 4.227,10 euros por un primer envío en 2011, y 9.839,51 euros por otro en 2012.

La reclamación se llevó a cabo ante la Junta Arbitral de Transportes de Madrid, que resolvió a favor de UPS. El cargador vio que tenía que pagar unos portes por un transporte que no había contratado (lo contrató el destinatario), por una cuantía que desconocía y que le fueron reclamados ante la Junta Arbitral. El cargador estaba en desacuerdo con la decisión de la Junta Arbitral, y trató de invalidar su decisión recurriendo al TSJ de Madrid, que resolvió que las Juntas Arbitrales son competentes para el caso de transporte terrestre internacional de mercancías, la competencia de la Junta Arbitral para litigios de transporte internacional no estaba clara.

El Tribunal ha recordado la presunción de que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 15.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la relación del servicio contratado.

En lo relativo a los portes, y aunque se trataba de un transporte internacional entre España y Japón, destacamos de la Sentencia la aplicación subsidiaria de la Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías 15/2009, según esta Ley, literalmente, cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, éste asumirá dicha obligación al aceptar las mercancías. No obstante, el cargador responderá subsidiariamente en caso de que el destinatario no pague. Fomento recuerda que, dentro de las competencias de las Juntas Arbitrales, se incluyen tanto los transportes internos como los internacionales y los intermodales cuando uno de los modos es terrestre.

jibeitia@sarenet.es

Astic subraya que la carretera aporta cuatro veces más al erario público de lo que se invierte en el Sector del Transporte

Los impuestos al combustible suponen para las arcas públicas 17.000 millones de euros anuales

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), subraya la importancia del Sector del transporte de mercancías por carretera como eje vertebrador de la economía en España. La carretera aporta cuatro veces más de lo que se invierte en la actividad, según un estudio de la Fundación Francisco Corell (realizado por la Cátedra Transyt de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la UPM), del que se hace eco la asociación. "La asfixiante carga fiscal a la que está sometido el sector lo está llevando a márgenes difíciles de soportar durante mucho más tiempo", señalan desde Astic.

Según el informe, la carretera es la modalidad de transporte en que la aportación específica, en el que se incluyen la suma de los impuestos más tasas, cánones y peajes, menos las subvenciones, es más elevada, estando por encima de los 22.000 millones de euros al año. Sólo la recaudación total procedente de los impuestos al combustible supone para las arcas públicas cerca de 17.000 millones anuales, de los cuales el Sector del transporte por carretera aporta casi 7.000. La asociación explica que hay que sumar otras aportaciones no fiscales como las tasas y los peajes, que supone un

pago de aproximadamente 250 millones de euros y otros dos impuestos específicos del transporte por carretera, como son el IVTM (Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, llamado habitualmente "impuesto de circulación") y el IEDMT, más conocido como "impuesto de matriculación". Por cada uno de estos dos conceptos la recaudación anual consolidada se supera los 400 millones de euros.

Esta presión fiscal se refleja también en el empleo ya que hace menos competitivo al sector y empuja a muchos trabajadores fuera del mercado laboral. Ramón Valdivia, director general de Astic, recalca la necesidad de un cambio de concepción del transporte de mercancías por carretera en las Administraciones ya que "el transporte por carretera sigue siendo el modo de transporte preferido por la sociedad y el más viable debido a su eficiencia, flexibilidad y economía, así como un sector generador de empleo, riqueza y bienestar".

Tiempos de descanso

Astic responde a CCOO y aclara que la propuesta concreta de flexibilización del reglamento de tiempos de conducción y descanso fue creada

por Astic y ha sido impulsada en España y en Europa por dicha asociación. Empezando por los propios sindicatos y también con las administraciones públicas y con otras asociaciones similares españolas y europeas. La conocida como "vuelta a casa" es una reivindicación en la que Astic ha estado trabajando desde hace años para facilitar que el descanso semanal de los conductores de larga distancia internacional se realice en casa, diferenciando claramente esa actividad del resto de otros transportes por carretera de ámbito interno o de menor recorrido.

La propuesta tiene como objetivo que el conductor realice sus descansos con mayor calidad al ser su hogar el lugar donde los realiza, mejorando la conciliación laboral y personal de los mismos, atendiendo también a la falta de nuevas vocaciones que esta profesión está sufriendo en todo el continente y que en buena parte viene derivada de esa dificultad de conciliación familiar. Para ello, Astic ha propuesto un texto concreto de breve extensión para que se flexibilice el citado reglamento 561/2006 cuya rigurosa aplicación está provocando que los transportistas internacionales tengan que parar (45 horas o más) en



demasiadas ocasiones a pocos kilómetros de sus hogares. La Asociación plantea que sea posible alargar el actual límite de seis periodos de 24 horas hasta un máximo de nueve periodos de 24 horas antes del siguiente descanso semanal, lo cual se vería proporcionalmente ampliado (según hayan sido siete, ocho o nueve los días empleados en trabajar desde el último descanso) en el tiempo de descanso a disfrutar.

"Se propone que se pueda tener, en esa modalidad de larga distancia, la posibilidad de hacer un reparto diferente de los tiempos de trabajo y de descanso. Desde luego lo que nunca se ha propuesto es que se realicen jornadas laborales de 12 días seguidos", asegura la asociación.

El CIAC se alía con la Cámara de Comercio China de Wuhan

El Clúster de la Industria de Automoción de Cataluña (CIAC) ha firmado un acuerdo de colaboración con la Cámara Internacional de Comercio China de Wuhan (CCPIT) con el objetivo de fomentar la industria de la automoción en Cataluña y Wuhan (capital de la provincia de Hubei), impulsando la cooperación, las sinergias y oportunidades de negocio entre ambas localidades. El acuerdo nace de la misión comercial a China, organizada por el CIAC, que tuvo lugar del 9 al 16 de abril y que contó con la participación de las empresas de automoción catalanas AMES, Campus Doga, GPO, Infun Group, MMM, Motor Anoa y Zanini. El CIAC y la CCPIT han acordado colaborar a través de la recomendación de oportunidades de negocio y socios comerciales, la promoción de la cooperación para la fabricación de alto nivel, el I+D y el intercambio tecnológico y comercial en el ámbito automovilístico. Las entidades han pactado favorecer el intercambio de informaciones económicas, comerciales y de inversión sobre el sector de ambas regiones. Asimismo, han establecido organizar delegaciones para asistir a foros, exposiciones, reuniones de la industria del automóvil, y a viajes de estudio de mercado.

Irizar ha logrado superar los 550 millones de euros de facturación en el año 2015

Irizar continua la tendencia de 2014, año en el que Irizar Ormaiztegi (España) creció más que el resto de empresas del grupo, modificando los parámetros de crecimiento que se venían dando en años anteriores en los que, ante la crisis económica y la falta de crecimientos en Europa, fueron las plantas de Brasil y México las que tomaron la responsabilidad de crecimiento del grupo.

Irizar en España creció un 30% en 2015, tanto por su actividad en Europa con sus autocares integrales, como en España con sus carrocerías sobre chasis. También ha iniciado la fabricación de autocares integrales para el mercado de Estados Unidos. Además del crecimiento en unidades, continua la tendencia de reforzamiento de la marca en el segmento Premium, lo que produce, además, un incremento del equipamiento de los autocares. La cuota en España es superior al 40% y el mercado ha crecido un 30% respecto de un año anterior, en que ya creció cerca de un 20% respecto al 2013. Con este crecimiento, la sede central de Irizar vuelve a liderar con fuerza al total del grupo y ya supone un 46% de la facturación

total del mismo. Las plantas del exterior reducen su peso hasta el 34% del total manteniéndose el resto de compañías en el 20% del total de facturación del grupo. Como consecuencia de esta trayectoria en estos dos últimos años, se han incorporado 142 personas en los dos últimos años, incrementando la plantilla en un 20%, de forma estable. De las nuevas incorporaciones, 99 corresponden a perfiles de ciclos formativos de grado superior y el resto, 43 personas, son licenciados superiores, sobre todo para incrementar la capacidad tecnológica y de realización de proyectos de I+D.

En Brasil, dada la situación de la economía en el país, la estrategia de Irizar continúa siendo la de incrementar la exportación aprovechando las oportunidades de una moneda muy devaluada continuando posicionados en el segmento Premium de autocares. En México, aunque este año han bajado las matriculaciones un 27% por motivos coyunturales, sobre todo ante la expectativa del lanzamiento de nuestro nuevo modelo de gama alta, el Irizar i8, se ha cerrado el año manteniendo los vo-

lúmenes de producción y con una cuota superior al 60%. En Marruecos, el año ha supuesto un nuevo record de facturación tanto para cubrir el mercado de lujo del país como para acompañar a Irizar Ormaiztegi con la fabricación de las unidades del modelo Century para los mercados europeos.

Optimismo para 2016

En lo que respecta a 2016, se prevé que la sede central de Irizar junto con Irizar México Ormaiztegi continuarán siendo los mayores tractores del grupo. También se prevén crecimientos en autocares integrales en Europa y en Estados Unidos. En España este año se han comenzado a ofrecer los autocares integrales y se va a lanzar la gama de autocares híbridos de los modelos Irizar i3 e i4 para servicios metropolitanos. El éxito del modelo Irizar i8 en México ha sido impresionante lo que ha generado del orden de un millar de pedidos de este autocar, el más alto de su gama de producto, sustituto del modelo Irizar PB en ese país. Todos los grandes clientes del país confían en Irizar y le dan su confianza para cubrir sus necesidades en la gama alta de sus productos.

Grupo Julià cierra el año 2015 con ventas récord de 301 millones de euros un 19,5% más

Grupo Julià ha cerrado el ejercicio 2015 con una facturación récord de 301 millones de euros, lo que supone un incremento del 19,5% con respecto al ejercicio anterior, en el que la facturación alcanzó los 251 millones. Durante 2015, el grupo ha incorporado nuevos productos y servicios en todas sus divisiones y ha creado 279 nuevos puestos de trabajo, hasta llegar actualmente a los 1.561 empleados.

Las inversiones del Grupo han alcanzado los 15 millones de euros. En 2015 el negocio internacional ha consolidado su posición en la facturación de la compañía. Así, el año pasado la distribución de las ventas fue de un 64,2% en el ámbito internacional y un 35,8% en el mercado español, una tendencia que se prevé seguirá acentuándose en el futuro.

La división de bus y tren turístico City Tour ha experimentado un importante crecimiento en 2015 del 19,4%, hasta los 51,7 millones de euros, impulsada por el inicio de la operativa del London City Tour y por la buena marcha de los servicios de bus turístico

de San Francisco y Washington. De hecho, en los últimos años, la compañía se ha posicionado como uno de los tres principales operadores internacionales de autobuses turísticos con más de 3,7 millones de pasajeros el año 2015. Actualmente, la marca City Tour está presente en 18 capitales internacionales con cerca de 200 vehículos.

Transporte de viajeros

En cuanto al negocio de transporte de viajeros, Autocares Julià, ha visto crecer sus ventas cerca de un 4% con respecto al año 2014. La división ha puesto en marcha a finales de 2015 su nueva línea de minibuses Premium, un servicio pionero en el segmento de transporte de lujo de formato reducido.

En línea con los últimos ejercicios, en 2016 Grupo Julià centrará sus esfuerzos en la diversificación e innovación de sus productos y servicios y en la internacionalización de sus negocios y operaciones. El grupo prevé unas inversiones de más de 12 millones de euros este año.

El Citroën Berlingo incorpora a su gama el nuevo motor Puretech 110 s&s

Desde este mes, el Citroën Berlingo cuenta en su gama con un nuevo motor: el PureTech 110 S&S. La marca busca así que este modelo "made in Spain" responda aún más a necesidades de movilidad tanto de profesionales como de particulares.

Lo hace con una motorización cuyas bazas son la reducción del consumo y de las emisiones de CO₂, lo que le permite estar exento del Impuesto de Matriculación. En concreto, el Citroën Berlingo Multispace PureTech 110 S&S registra un consumo de 5,1 l/100 km, lo que supone un 20% menos con relación al VTi 120, con unas emisiones de 119 g/km de CO₂, gracias, entre otras cosas, al sistema Stop&Start. En cuanto a prestaciones, esta nueva motorización, disponible con el acabado "Feel" y que fue reconocida como "Motor del Año 2015", tiene una potencia de 110 CV a 5.500 rpm y un par máximo de 205 Nm a 1.750 rpm, lo que

posibilita un mayor rendimiento sin perder un ápice de potencia.

Características

El Berlingo, líder del mercado de comerciales en España los últimos diez años y creador del segmento de los combi ludospace, es un vehículo ingenioso, con tecnologías para un uso sencillo, como la nueva pantalla táctil de 7", en la que se reúnen todas las funciones multimedia, destaca el fabricante.

En ella se pueden duplicar las aplicaciones compatibles de un smartphone mediante el Mirror Screen, para estar conectados en todo momento. Además, para una conducción más segura y sencilla el Berlingo Multispace PureTech 110 S&S cuenta con tecnologías como la ayuda a la salida en pendiente (Hill Assist) o el regulador y limitador voluntario de velocidad.



Continental Automotive Spain y Setir comercializarán sus servicios y soluciones

El pasado mes de marzo se firmó un acuerdo de comercialización entre Continental Automotive Spain, y Servicios Especiales TIR (SETIR), empresa de servicios adscrita a ASTIC. El objetivo de dicho acuerdo es la comercialización conjunta de soluciones y servicios de la marca VDO entre los afiliados y clientes de la Asociación integrando nuevas tecnologías y orientados a la mejora de efectividad de las empresas. "Este acuerdo es muy positivo para nosotros ya que podremos ayudar con nuestras soluciones a un colectivo de transportes al que se adaptan perfectamente nuestros servicios a través de un prescriptor bien conocido y reconocido en el mercado como es Setir", señala Eduardo González, director general de Continental Automotive Spain.

Gracias a la experiencia de Continental Automotive en soluciones y servicios orientados al transporte y la posición preferente de SETIR como proveedor nacional de servicios a los transportistas internacionales y afiliados a la IRU (International Road Transport Union), esta alianza "constituye un hito en la evolución de nuestra empresa hacia las Nuevas Tecnologías y los servicios innovadores, como hecho diferencial dentro del mercado", señala Ramón Fernández, director general de Setir. Asimismo añade que "nuestros clientes son cada vez más receptivos a los productos de Valor



Añadido y menos a los descuentos de precio indiscriminados, como en el pasado".

Peaje de Bélgica

SETIR ha visto una oportunidad al poder colaborar conjuntamente con Continental en la ayuda a sus asociados en la instalación fija de los dispositivos de Peaje de Bélgica de Satellic, normativa que ha entrado en vigor el pasado 1 de Abril, explican desde la compañía. Desde Continental siempre se ha recomendado la instalación fija del OBU frente a la que va a la toma del mechero, por los beneficios que esta ofrece a las flotas y vehículos ya que tendrán el dispositivo en permanente funcionamiento, con un uso sencillo y que reducirá significativamente

el riesgo de entradas incorrectas y posibles multas. Así, Continental pone a disposición de afiliados y clientes de ASTIC y SETIR su red de talleres nacional e internacional, como la única en Europa que garantiza que una OBU de Satellic para el tránsito por las carreteras de peaje de Bélgica se pueda instalar de forma fija en vehículos manteniendo la garantía original.

"Este acuerdo es muy positivo para nosotros ya que podremos ayudar con nuestras soluciones a un colectivo de transportes al que se adaptan perfectamente nuestros servicios a través de un prescriptor bien conocido y reconocido en el mercado como es Setir", ha señalado Según palabras de Eduardo González, Director General de Continental Automotive.

Guaguas mejora con señalización especial la accesibilidad para personas con discapacidad

Guaguas Municipales ha mejorado con señalización especial la accesibilidad al transporte público colectivo para discapacitados visuales en cuatro nuevas 'paradas dobles' incorporadas a la red.

La compañía municipal, en colaboración con la Asociación de Usuarios de Perros-Guía de Canarias (Aupcan), ha instalado encaminamientos en las aceras para facilitar la localización de los puntos de parada de Olof Palme, 40; Luis Doreste Silva, 50; Blas Cabrera Felipe, junto a la ciudad deportiva Martín Freire y en la plaza de la Constitución, frente al Obelisco. En paralelo a la incorporación de esta nueva señalización, Guaguas Municipales ha adaptado su protocolo en las denominadas 'paradas dobles', donde dos guaguas pueden cargar pasajeros de manera simultánea, al objeto de que sean accesibles a las personas con cualquier grado de discapacidad visual. Ahora se establece que el conduc-

tor, si observa a una persona invidente en el punto de parada 1, recogerá al cliente aunque ya haya realizado la operación de carga de viajeros en el punto de parada 2.

Los nuevos encaminamientos en las aceras, de tacto rugoso y estriado, están ubicados para facilitar la localización del punto de parada 1 a los invidentes. Desde noviembre pasado, el concejal de Movilidad del Ayuntamiento, José Eduardo Ramírez, y los directores generales de Movilidad y Guaguas Municipales, Heriberto Dávila y Miguel Ángel Rodríguez, junto a técnicos de la empresa, han mantenido reuniones de trabajo con la vicepresidenta de Aupcan, Silvia Monzón, para acometer las demandas más inmediatas de este colectivo (compuesto por unas 60 personas con distintos grados de discapacidad visual). Además de mejorar el protocolo en las 'paradas dobles', la empresa pública, en proceso de renovación de su imagen



corporativa en el interior de las guaguas, ha aprovechado la ocasión para acordar con la Asociación de Usuarios de Perros-Guía de Canarias cuál es la ubicación más cómoda y segura a bordo de los diferentes vehículos de Guaguas Municipales para que tanto el cliente como el perro puedan viajar en las mejores condiciones. El cliente advertirá que se halla en una 'parada doble' porque las aceras están señalizadas con logotipos

de color azul y blanco con los números 1 y 2, que indican los lugares donde se detienen las guaguas si coinciden en la parada.

Con este sistema, los viajeros (a excepción de los invidentes) no deberán esperar a que el vehículo precedente realice la operación de carga para incorporarse al suyo. Una vez en la parada, los conductores abrirán las puertas y los pasajeros podrán dirigirse a sus respectivas líneas. La reciente implantación de una 'parada doble' en la plaza de la Constitución (Obelisco) permitirá mejorar la agilidad del embarque de las líneas 2, 25, 81 y Luna 3, al tiempo que evitar el estacionamiento indebido. Hasta el momento, este lugar suponía un punto habitual de detención de vehículos no autorizados para la carga y descarga de mercancías. Asimismo, la 'parada doble' incrementará la velocidad comercial de las cinco líneas que confluyen en Luis Doreste Silva, 50 (1, 10, 11, 17 y L1).

Alsa gana el concurso para el bus turístico de Marrakech

La compañía de transporte de viajeros por carretera ALSA informa que ha resultado adjudicataria del concurso convocado por el Ayuntamiento de Marrakech (Marruecos) para la gestión del autobús turístico. La compañía de transporte de viajeros por carretera Alsa tendrá la gestión del autobús turístico de la ciudad durante los próximos seis años.

Para su puesta en marcha, la compañía adquirirá cuatro nuevos autobuses panorámicos de dos pisos, que como novedad serán 100% eléctricos, y creará de 16 puestos de trabajo. Está previsto que el servicio sea utilizado por más de 90.000 turistas al año. Marrakech es la capital turística del Reino de Marruecos y recibe tres millones de visitantes al año. Alsa está presente en la ciudad desde 1999, gestionando el transporte urbano y, posteriormente, también el de su área metropolitana. En 2005 puso en marcha el autobús turístico. Además de Marrakech, Alsa opera el transpor-

te urbano de otras tres ciudades marroquíes: Agadir (desde 2010), Tánger (desde 2013) y Khouribga, desde 2015. Con esta nueva adjudicación, Alsa da continuidad a su estrategia de crecimiento en Marruecos, donde gracias al reconocimiento de administraciones y ciudadanos goza de una excelente reputación como operador, y donde espera seguir ampliando su presencia en el futuro.

Sobre Alsa

Con más de 100 años de experiencia y una vocación de innovación permanente, Alsa está integrada en el grupo National Express, operador de transporte público internacional de autobuses, autocares y ferrocarriles presente en el Reino Unido, Europa Continental, Norte América, Norte de África y Oriente Medio. La concepción del transporte desde una visión integral y la satisfacción permanente del cliente son las premisas sobre las que Alsa desarrolla su actividad.



TomTom Telematics hará eventos dirigidos al transporte de pasajeros

TomTom Telematics celebrará a finales de junio dos eventos en la Comunidad Valenciana enfocados a la industria del transporte de viajeros sobre las ventajas de la tecnología de gestión de flotas.

La industria del transporte de viajeros es uno de los sectores más importantes para la economía turística del Mediterráneo. El primero de los eventos tendrá lugar el próximo 27 de abril en Alicante y el segundo se realizará al día siguiente, 28 de abril, en Valencia. Ambos eventos estarán destinados a integradores y empresas especializados en el transporte de pasajeros. Además contarán con la colaboración de Veox y Volcano, partners de TomTom Telematics enfocados a las soluciones movilidad en el transporte de pasajeros. Para registrarse en cualquiera de estas conferencias de TomTom Telematics tan solo es necesario enviar un email a la dirección ventas@tomtom.com o llamar al teléfono 913 496 528, ya que el aforo es limitado. TomTom Telematics ofrece navegación profesional,

información del tráfico, localización y seguimiento de vehículos, asignación de tareas automáticas, entre otros. La tecnología de gestión de flotas de TomTom Telematics puede ayudar a las empresas de autobuses a mejorar su productividad y su calidad de servicio. Además, estas soluciones permitirán a estas empresas mejorar la comodidad de sus pasajeros.

Sobre TomTom Telematics

TomTom Telematics es uno de los principales proveedores de soluciones de telemática a nivel global, con más de 600.000 suscripciones en todo el mundo. Das servicio a conductores en más de 60 países, ofreciéndoles una red de apoyo local fuerte y una amplia gama de integraciones a aplicaciones de terceros de sectores específicos. Más de 40.000 clientes se benefician de la seguridad y calidad que les otorga contar con la certificación ISO 27001:2013 de servicios autorizados, auditada en noviembre de 2015.

GMV dota con SAE al Tranvía de Sídney

GMV ha sido seleccionada por Alstom para el suministro de un Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) con Información al Viajero en Estación, para la nueva línea de tranvía ligero de Sídney. En esta nueva línea, de 12 Km de longitud y construida por el consorcio ALTRAC, Alstom será responsable del sistema completo, incluyendo el diseño y fabricación de 30 tranvías dobles de última generación Citadis X05, el sistema para el suministro de energía, los sistemas de señalización, la implementación de tecnología HESOP para la recuperación de la energía, el equipamiento de los talleres y el mantenimiento posterior.

La solución de GMV suministrada para el Tranvía Ligero de Sídney se basará en el producto SAE-R®, la plataforma de ayuda a la explotación desarrollada por GMV para los entornos ferroviario y tranviario. Dentro de este proyecto, con un plazo de ejecución previsto de 35 meses, el sistema SAE se considera una pieza clave para la explotación de la línea de una manera ágil y eficiente. La solución combina las funciones habituales de este tipo de sistemas: localización centralizada de la flota de vehículos, gestión de mensajería y comunicaciones de voz entre el tranvía y el centro de control (sobre la infraestructura TETRA/Wi-Fi), así como las operaciones de regulación del servicio, con otras funciones recientemente implantadas como son el establecimiento dinámico de rutas.

Sistema SAE-R®

El sistema SAE-R® de GMV se integrará funcionalmente con sistemas externos, tanto en el Centro de Control (sistemas SCADA, TETRA y herramientas de planificación y análisis del consorcio de transportes local TNSW), como en el interior de los coches (TCMS, CAPSYS, Sistema de Información al Viajero y TETRA).

Todos los tranvías contarán con Unidades Embarcadas (OBU) de diseño y fabricación propia, y pantallas táctiles en ambas cabinas para interactuar con el conductor. El sistema se completa con la instalación en las dependencias centrales de un Centro de Control constituido por un conjunto de servidores en entorno virtualizado y una serie de workstations que permitirán a la compañía Transdev, operadora de la línea, una correcta y eficiente operación del servicio. Por su parte, las estaciones contarán con paneles de información tipo LED para el suministro de información relativa a los próximos pasos de tranvías, así como otra información relativa al servicio (nivel del servicio, eventos especiales, avisos, etc..)

NexoLog

INFORMACIÓN QUINCENAL SOBRE LOGÍSTICA PARA EL TRANSPORTE

XPO Logistics pone en marcha el servicio transporte con megacamiones en España

Tras la aprobación de la instrucción de la DGT para la operación en España de los Vehículos Modulares Europeos (EMS), XPO Logistics lanza un nuevo servicio con vehículos EMS de una longitud máxima de 25,25 metros, integrado en su red de transporte en España. La compañía espera tener los llamados megacamiones, en funcionamiento a final de mayo.

XPO Logistics se ha estado preparando para iniciar la operativa cuanto antes, trabajando proactivamente con clientes de diversos sectores en el análisis y rediseño de sus rutas. La compañía ha invertido ya en varias unidades de megacamiones, que se integrarán en su flota propia, y dispone de la documentación necesaria para la operación de estos vehículos, que deberá complementarse con la autorización específica correspondiente.

Con una masa máxima de 60 toneladas, se estima que los megaca-

miones pueden reducir el impacto medioambiental del transporte de mercancías a través de procesos más eficientes, mayor capacidad de carga por viaje y ahorro en combustible.

XPO Logistics ha establecido un protocolo de seguridad especial para la operativa de estos vehículos, que deberán disponer de suspensión neumática, espejos y detectores para el ángulo muerto, un sistema de vigilancia de abandono de carril y sistema autónomo de frenado de emergencia o de alerta de colisión, entre otras innovaciones de seguridad.

Roberto Martínez, director de Operaciones de Transport Solutions de XPO Logistics Iberia, destacó: "Nuestro objetivo se centra en ofrecer siempre a nuestros clientes las soluciones más avanzadas disponibles. La posibilidad de incorporar vehículos EMS en operaciones de carga completa (FTL), así como de grupaje y



paletería (LTL), nos permite dar soluciones muy flexibles a elevados volúmenes de carga con la máxima eficiencia, y adaptar aún más las soluciones de transporte a las necesidades de nuestros clientes. Ya hemos realizado las inversiones necesarias en flota y podremos ofrecer nuestros nuevos vehículos EMS con gran rapidez, ahora que la DGT ha dado luz verde. Los clientes de XPO en España se beneficiarán, además, de nuestra experiencia y conocimiento operando megacamiones en otros países en los que ya están autorizados, como Holanda", añadió.

Rhenus Logistics comienza su actividad en Algeciras

Rhenus Logistics, compañía ibérica perteneciente al grupo internacional Rhenus, continúa potenciando su actividad en la Península Ibérica con la apertura de una nueva oficina en Algeciras (Cádiz).

El objetivo de este nuevo proyecto se fundamenta en dos ejes principales, por un lado, gestionar con recursos propios los negocios aduaneros de los que dispone la compañía actualmente en Algeciras, todos ellos negocios futuros debido al importante crecimiento de las actividades con Marruecos y el Norte de África. Por otro lado, aprovechar el potencial que ofrece Algeciras, considerado el primer puerto de España en volumen de mercancía con más de 60 millones de toneladas/año y un punto clave para las actividades logísticas entre Europa y África, al ser considerado como la gran plataforma del sur de Europa.

Según señalan fuentes directivas de Rhenus Logistics: "Con

una ubicación estratégica, muy cercana al Puerto de Algeciras, esta oficina será también un punto de coordinación y desarrollo de todas nuestras actividades con el norte de África, especialmente con Marruecos, donde ya disponemos de una oficina propia, así como con otros países del Magreb".

El inicio de la actividad de la nueva oficina de Algeciras permite consolidar la actividad de Rhenus Logistics en el sur peninsular, así como potenciar sus líneas entre el continente europeo y el africano. Una apuesta que pone en valor el firme convencimiento de la compañía por ofrecer a sus clientes un servicio especializado y de la más alta calidad.

Por otro lado, Rhenus Logistics ha llegado a un acuerdo de colaboración con la compañía CCCM que permitirá a Rhenus afianzarse y consolidarse como un operador logístico europeo de referencia en Marruecos.

La compañía logística Gefco se lanza a la conquista del mercado existente en Serbia

"Es un gran orgullo para Gefco, empresa con experiencia en gestión y optimización de cadenas de suministro, apoyar proyectos en Serbia de industrialización y desarrollo mercantil en el

extranjero. El uso de logística eficaz es clave para el crecimiento del producto interior bruto en países como Serbia", declaró Luc Nadal, presidente del Consejo de Administración de Gefco.

Gefco ahora ofrece también sus servicios en Serbia, para dar a conocer sus conocimientos en soluciones logísticas a nivel mundial, concebidos para ayudar a aumentar la competitividad de los fabricantes.

Con la creación de una sucursal en Serbia, una de las economías más dinámicas de la región, Gefco está ampliando su presencia en Europa Central, una región en la que la empresa ha estado históricamente presente. Serbia posee el tercer mercado más grande de la zona después de Rumanía y Grecia y, además, tiene una ubicación ideal por encontrarse entre Europa del Este y los Balcanes. "Serbia es un país estratégico para Gefco debido a su situación geográfica; todavía estamos buscando socios entre los operadores locales para nuestros flujos internacionales. Queremos explotar al máximo el potencial que tienen el país y la región y estar cerca de los accionistas que realizan actividades allí", recaló Lachezar Roubchev, gestor general de Gefco en Serbia.

Serbia está llevando a cabo unos planes de reconstrucción y modernización que incluyen proyectos viarios y ferroviarios. En los últimos años, el

país ha conseguido inversiones en la producción del acero, productos manufacturados, químicos y la industria automovilística, y también ha firmado acuerdos de libre comercio con la Unión Europea, Rusia, Turquía y países de Europa Central para promover su atractivo económico.

"El principal objetivo de nuestra economía política es atraer nuevas inversiones y tratar de reforzar todavía más el sector de los negocios y el económico de Serbia. La llegada de Gefco confirma que estamos en el buen camino para aumentar la competitividad y fomentar las habilidades de negocio de Serbia. Esperamos que Gefco transmita la experiencia y sus prestigiosos conocimientos que ha aprendido a lo largo de décadas a las empresas locales y así contribuir al crecimiento y desarrollo del sector servicios, sector en el que Serbia necesita progresar más, teniendo en cuenta que son los consumidores los que tienen el control en el siglo XXI", dijo en la inauguración oficial de Gefco en Serbia Veljko Jovanovic, asesor del presidente de la Cámara de Comercio.

Uso de la experiencia adquirida

Gracias a sus 65 años de experiencia en la industria automovilística, uno de los sectores más demandados en el ámbito de la logística, Gefco conoce las necesidades que precisan los fabricantes al enfrentarse a desafíos internacionales complejos en una economía que cada vez está más globalizada. Los conocimientos del grupo Gefco abarcan desde los principales servicios de transporte, como el terrestre por carretera o por tren, el aéreo y el transporte multimodal, hasta la gestión de la optimización de la cadena de suministro, con un servicio de impuestos y aduanas incluido. La experiencia acumulativa de los equipos de Gefco le permite a la empresa organizar continuos flujos intercontinentales a domicilio para los clientes.

Gefco Serbia ofrecerá la gama completa de servicios del grupo Gefco. La sucursal ya está creando soluciones para uso inmediato que están específicamente adaptadas al mercado serbio, como el transporte a y desde la UE, Rusia y Turquía. Además, ofrece soluciones cruciales de tiempo y de transporte ferroviario (20 días de tránsito) desde China a Alemania.

DHL decide ampliar sus instalaciones en el aeropuerto de Foronda (Vitoria)

DHL Express inició el pasado 11 de abril las obras de ampliación de sus instalaciones en el Aeropuerto de Foronda (Vitoria), tras la obtención, el 8 de abril, de la licencia pertinente por parte del Ayuntamiento de la capital vasca.

Con este proyecto se consolida la relación de más de 20 años con VIAS y la Cámara de Comercio de Álava, en su interés común de desarrollar el aeropuerto de Foronda, ampliando sus instalaciones en el mismo.

DHL construirá 7.500m² adicionales y pasará de tener 3.600 m² a 11.100 m² además de 1.400m² de oficinas. La inversión de más de 23 millones de euros posibilitará una capacidad de proceso automatizado de 21.500 piezas a la hora. Esta ampliación fue proyectada debido al alto ritmo de crecimiento de la actividad, con el objetivo de mejorar la capacidad y calidad del servicio. La terminal construida en 2006 sobrepasa actualmente los tres millones de kilos manejados durante el último año (un incremento del 16% respecto a 2014).

Aumento paulatino

Para poder absorber dicho cre-



cimiento, DHL ya incrementó en 2015 la capacidad de sus rutas, adaptándose a la demanda existente y al crecimiento previsto. A las rutas ya existentes desde y hacia la ciudad italiana de Bérgamo con un Boeing B737, se añadió el trayecto de la aeronave hasta Alicante de forma diaria, lo que supuso un incremento de la capacidad de carga en un 120% en ese trayecto. Ahora esa ruta es diaria de forma regular y continúa hacia la ciudad de Tánger, con vuelta a Vitoria vía Alicante.

Este proyecto de ampliación del hub de DHL para la Península Ibérica en Foronda forma parte del plan estratégico de DHL para los próximos años y pone de manifiesto la importancia de Vitoria como hub aéreo y terrestre de su red global de distribución.

Crown presenta al gran público la novedosa carretilla contrapesada FC 5200

Crown, una de las mayores empresas mundiales en la manipulación de mercancías, lanza la serie FC 5200 de carretillas elevadoras contrapesadas que es capaz de brindar la fuerza, estabilidad y maniobrabilidad necesarias para elevar cargas pesadas en pasillos estrechos y en muelles de carga congestionados.

La FC 5200 de Crown, que soporta cargas de entre dos y tres toneladas, cuenta con un chasis y un tren de potencia ambos sólidos y duraderos, preparados para manejar las cargas más exigentes. El Intrinsic Stability System de Crown emplea sensores y controladores integrados que sirven para supervisar y controlar de manera constante las funciones y los movimientos clave de la máquina, con el fin de mejorar la estabilidad y la seguridad, y ofrecer al operario un nivel extra de confianza. El motor doble de tracción y la geometría del eje de dirección posibilitan un radio de giro mucho menor, lo cual permite manipular cargas pesadas en espacios reducidos sin interferir con los pallets del entorno ni añadir un desgaste adicional a las ruedas.

"La FC 5200 está diseñada para afrontar con fiabilidad algunos de los entornos y de las tareas de manipulación de mercancías más exigentes. Es perfecta también para trabajar con todo tipo de implementos, lo que hace de ella una



máquina aún más versátil a la hora de manipular distintos tipos de carga», afirmó Tony Young, director de Productos de Marketing de Crown. «Su excelente maniobrabilidad convierte esta máquina en una solución ideal para muelles de carga, apilado en estanterías y alimentación de líneas de producción, manteniendo un nivel de confort y confianza que aseguran la eficacia en los almacenes y las plantas de producción».

Hacer más con menos

La FC 5200 permite hacer más en menos tiempo. Es capaz de desarrollar mayores aceleraciones y mayores velocidades tanto de desplazamiento como de eleva-

ción, por lo que puede mover hasta un 10 % más de cargas por turno de trabajo. Cuando trabajamos con la máquina en el modo de optimizar la eficiencia, la autonomía de cada carga de batería se dispara hasta un 25 % más. El sistema de frenado eGEN reduce además el coste total de propiedad, ya que elimina los tradicionales frenos de fricción y reduce la necesidad de mantenimiento.

La posición en la FC 5200 está orientada a la productividad, gracias a su perfecta ergonomía, amplitud y visibilidad total. Esta se consigue con el diseño adelantado de la cabina, el salpicadero de perfil bajo, la columna de dirección estrecha y la visión sin obstáculos a través del mástil.

Luis Simões se hace merecedor del Premio Kaizen Lean por 'Excelencia en Productividad'

El pasado 13 de abril Luís Simões fue distinguido con el Premio Kaizen Lean, un galardón que premia las buenas prácticas en el ámbito de la aplicación de la metodología Lean para la reducción de los tiempos de ejecución, la mejora de la eficiencia de los equipos y el aumento de la productividad global de las empresas.

Vencedor en la categoría 'Excelencia en Productividad', ha sido premiado por el desarrollo del Proyecto T4T (Trucks 4 Terminals) que ha convertido la operación de transporte de pasta de papel entre las instalaciones de Altri en Leirosa (Celbi) y el Puerto Marítimo de Figueira da Foz en más eficiente y sostenible, desde el punto de vista económico, social y medioambiental.

La solución consiste en el uso de vehículos de mayor capacidad de carga, los Gigaliners o megacamiones, adaptándolos a las características de la operación como los flujos de tráfico y las ventanas horarias reducidas. De forma paralela, los procesos de estiba, amarre, descarga, manipulación y acceso han sido rediseñados con el objetivo de aumentar la eficiencia global de la operación.

La implementación del proyecto ha permitido la reducción del coste por tonelada transportada en un 8%, una disminución en la cantidad de vehículos uti-

lizados cerca al 25% (4.000 vehículos menos al año en las carreteras), un aumento del 33% en el peso transportado por viaje y una reducción de los kilómetros recorridos. Por otro lado, también ha existido un impacto directo en términos medioambientales con una reducción del consumo de combustible y del volumen de emisiones de CO2 en un 25%, una reducción del 30% en el desgaste de las carreteras por tonelada transportada y una disminución de los tiempos por ciclo del orden del 27%.

Dalila Tavares, directora regional de Transporte de Luís Simões Portugal, comentó: "estamos orgullosos por el premio y por todo lo que representa. El trabajo desarrollado en este proyecto es el reflejo de la cultura de innovación y mejora continua que forma parte de la cultura de Luís Simões y que se materializa en mejoras significativas desde el punto de vista económico, social y medioambiental, como es el caso del proyecto T4T. Es importante destacar que Luís Simões entiende la metodología Lean como un medio para aumentar la productividad y la motivación de los colaboradores, así como un canal para la difusión de prácticas eficientes, en una sociedad que aspira a ser cada vez más sostenible".

tecnología & negocios

XPO Logistics incorporará el megacamión a su flota española

La multinacional estadounidense proyecta que comiencen a circular los primeros vehículos de 60 toneladas antes del verano

TRANSPORTE XXI. Barcelona

XPO Logistics ha anunciado que incorporará los megacamiones a su flota de vehículos que opera en España, tras publicar la Dirección General de Tráfico la condiciones y limitaciones a la circulación de este tipo de vehículos. El operador logístico espera que estas unidades de 60 toneladas de masa máxima y 25,25 metros empiecen a circular "a finales de mayo", señala en un comunicado. La compañía "ha invertido ya en varias unidades de megacamiones, que se integrarán en la flota propia, y dispone de la documentación necesaria para la operación de estos vehículos, que deberá ser complementada con una autorización específica para cada ruta".

XPO Logistics ha establecido un protocolo de seguridad especial para la operativa de los megacamiones, que deberán disponer de suspensión neumática, espejos y detectores para el ángulo muerto, un sistema de vigilancia de abandono de carril y sistema autónomo de frenado de emergencia o de alerta de colisión, entre otras innovaciones de seguridad.

"La posibilidad de incorporar vehículos EMS (megacamiones) en operaciones de carga completa, así como de grupaje y palettería nos permite dar soluciones muy flexibles a elevados volúmenes de carga con la



XPO ya utiliza los megacamiones en otros países europeos donde están autorizados.

máxima eficiencia y adaptar más las soluciones de transporte a las necesidades de nuestros clientes", señala Roberto Martínez, director de Operaciones de Transport Solutions de XPO Logistics Iberia. La multinacional estadounidense ya opera con megacamiones en otros países donde están autorizados este tipo de vehículos como Holanda. Los nuevos megacamiones de XPO Logistics en España llevarán incorporados los últimos sistemas de gestión de control y seguimiento de cargas, incluyendo la misma tecno-

logía GPS que ya dispone su flota de más de 2.000 camiones en la Península Ibérica.

La multinacional estadounidense, que se hizo el año pasado con el control de la francesa Norbert Dentressangle, cuenta con 94 centros logísticos en la Península Ibérica y Marruecos, alcanzando una capacidad de almacenaje de unos 700.000 metros cuadrados. Trabaja para sectores como las alimentación y bebidas, distribución y consumo, aeroespacial, automoción, químico, y farmacia, entre otros.

EXPRES

La pública Correos amplía su flota de vehículos sostenibles con 100 nuevas motos

TXXI. Madrid

Correos ha incorporado a su flota 100 scooters eléctricos, fabricados por Scutum, que se sumarán al conjunto de los nuevos vehículos sostenibles de la empresa postal. El modelo alcanza una velocidad de 80 kilómetros por hora y soporta hasta 175 kilogramos de carga, con una autonomía de 100 kilómetros. El operador postal público ha conseguido reducir las emisiones de CO2 en más de un 30 por ciento en los últimos años. Con esta incorporación, da un paso más en el proceso de renovación de su flota de vehículos eléctricos.

CARGADORES

Colaboración del Clúster del Automóvil de Cataluña con una cámara china

TXXI. Barcelona

El Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya (CIAC) ha firmado un acuerdo de colaboración con la Cámara Internacional de Comercio China de Wuhan (CCPIT). El objetivo es fomentar la industria de la automoción en Cataluña y Wuhan (capital de la provincia de Hubei), impulsando la cooperación, las sinergias y oportunidades de negocio entre ambas zonas.

CARRETERA

La carretera internaliza 'holgadamente' todos los costes externos que genera

TXXI. Madrid

La actividad del transporte por carretera aporta cuatro veces más a las arcas públicas de lo que se invierte en esta actividad, según ha recordado la Fundación Francisco Corell, en referencia a un estudio elaborado por la Cátedra Transyt de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la Universidad Politécnica de Madrid, que presentó la entidad en 2014. El caso opuesto es el ferrocarril que compagina una inversión muy elevada con una aportación negativa, mientras que los modos marítimo y aéreo se encuentran cerca del equilibrio entre aportación e inversión,

según el análisis. La carretera es el medio de transporte que más aporta a las arcas públicas a través de impuestos, tasas, cánones y peajes, alcanzando los 22.000 millones de euros anualmente.

Considerando un coste de 30 euros por tonelada de emisión de CO2, la aportación específica de la carretera internaliza holgadamente los costes externos de CO2 y de mantenimiento, según el análisis.

Por todo ello, la conclusión es que "no tiene sentido aplicar una política de tarificación de la carretera si antes no se llega a una armonización fiscal". La fundación ha recordado este análisis después de que



LA CARRETERA, el medio que más aporta a las arcas públicas y que menos recibe.

recientemente la asociación ecologista Transport & Environment ha señalado recientemente, basándose en un informe, que el transporte por carretera en la Unión Europea

apenas cubre el 30 por ciento de los costes que provoca. El transporte rodado cuesta a las economías europeas 143.000 millones de euros al año, según este análisis.

SERVICIOS

Fruit Attraction supera ya la contratación de 2015 y batirá internacionalización

Habrán unas 1.200 empresas expositoras de 30 países y 55.000 profesionales en la feria

► Fruit Attraction, la feria del sector hortofrutícola que se celebra en Madrid, batirá récord de participación esta edición. También será la más internacional. En el recinto de Ifema se congregarán el próximo mes de octubre alrededor de 1.200 empresas expositoras procedentes de una treintena de países, así como 55.000 profesionales.

TRANSPORTE XXI. Barcelona

A meses vista de la celebración de la octava edición de Fruit Attraction, que se desarrollará del 5 al 7 de octubre en Madrid, la cita hortofrutícola ya ha superado en un 13 por ciento la superficie ocupada en la pasada convocatoria, que alcanzó un total de 33.046 metros cuadrados de recinto de exposición. Las previsiones del comité organizador barajan 1.200 empresas expositoras de 30 países, así como la participación de 55.000 profesionales de 100 países, con lo que será la feria más internacional de las celebradas hasta la fecha.

Habrán una mayor participación de todas las regiones españolas, muy especialmente de Andalucía, Murcia, Valencia y Navarra. En el ámbito internacional, se ha regis-

Asia Fruit Logística

España es el país que mayor incremento de participación ha registrado hasta el momento, con una reserva de espacio superior al 118 por ciento, en la décima edición de la feria de frutas y hortalizas Asia Fruit Logística, que se celebrará entre los días 7 y 9 de septiembre en Hong Kong.

El certamen ferial, que ya registró cifras récord en 2015, ha crecido de media un 10 por ciento en el número de expositores que han solicitado participar esta edición.

Hay reservado espacio para 21 pabellones nacionales y está prevista la participación como expositores de 35 países, estrenándose Colombia.

trado igualmente un incremento en la participación de empresas procedentes de Francia, Italia y Holanda, destacando, además, la incorporación de nuevos países como Costa Rica y Egipto, lo que convierte a Fruit Attraction en una ventana inmejorable para los exportadores españoles, así como para sus aliados logísticos.

Fruit Attraction reunió en la pasada edición un total de 1.020 empresas expositoras de 25 países en el recinto ferial Ifema de Madrid.

EXPRÉS

La red Palletways sigue su plan de expansión con un nuevo hub en Lyon

TRANSPORTE XXI. Barcelona

El Grupo Palletways, red de distribución exprés de mercancía paletizada, ha reforzado su presencia en Francia con la apertura de un nuevo hub en la ciudad francesa de Lyon. La nueva plataforma mejorará los servicios de recogida y distribución entre la Península Ibérica y Francia, así como con todos los países en los que el grupo ofrece cobertura en el continente europeo. Las nuevas instalaciones forman parte del plan de crecimiento que la red de distribución de mercancía paletizada está desarrollando en Europa. El grupo ha invertido recientemente en nuevos hubs en Montpellier (Francia) y Fradley

(Reino Unido), además de ampliar la plataforma que tiene en Zaragoza, así como la de Milán (Italia). Continuará con la apertura el próximo verano de un nuevo hub en Homburg (Alemania).

Por otra parte, Palletways Iberia ha incorporado a la red a la compañía Agencia Morago para dar cobertura a la provincia de Ciudad Real. Las instalaciones de Agencia Morago se ubican en el término municipal de Tomelloso (Ciudad Real), en un recinto de 7.000 metros cuadrados de superficie, donde dispone de naves con 12 muelles de carga y oficinas. Palletways Iberia supera actualmente las 60 empresas integradas en la red.

AÉREO

Emirates SkyCargo lanza una nueva solución para las mercancías sensibles al cambio de temperatura

Emirates SkyCargo, la división de carga de Emirates, ha lanzado una nueva versión de un recipiente que protege la carga sensible a la temperatura, como los productos farmacéuticos. Denominado *White Cover Advanced*, está fabricado con una alta densidad



de poliestireno para conseguir una gruesa barrera protectora contra las variantes temperaturas externas y la luz directa del sol. El material especial es resistente al agua para evitar daños por humedad, aunque, a su vez, es transpirable, lo que reduce la condensación y la sequedad. También es respetuoso con el medio ambiente y completamente reciclable. *White Cover Advanced* es una mejora del producto que ya ofrecía Emirates SkyCargo, sobre todo para mantener la cadena de frío de alimentos perecederos como verduras o frutas frescas. La solución avanzada ofrece protección adicional para las cargas de productos farmacéuticos en contenedores de temperatura controlada y con empaquetado aislante.

POLÍTICA

El comité ejecutivo de Astic aborda en Huelva el transporte sostenible ambientalmente



La comunicación y el desarrollo sostenible del transporte de mercancías por carretera han sido los temas clave abordados por el comité ejecutivo de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), que se ha reunido por primera vez en Huelva. El encuentro se ha realizado en la sede de la empresa andaluza de transporte y logística Grupo Trans Onuba (GTO), que tiene la base logística en la localidad de Niebla, donde cuenta con una plataforma de 60.000 metros cuadrados de superficie. En la agenda del día se han tratado temas como la política de comunicación de la asociación, así como la importancia de la adhesión de las empresas de transporte por carretera al Pacto Mundial que tiene como eje argumental el Mandato sobre Transporte Sostenible de la ONU.

VEHÍCULOS

Kögel presenta su nuevo remolque volquete en la feria alemana Bauma de maquinaria de construcción

El fabricante Kögel ha presentado en Bauma 2016, feria de maquinaria de construcción celebrada en Munich (Alemania), la versión de su remolque volquete de dos ejes para máquinas tractoras de tres ejes. Gracias a un pivote central desplazable, es posible adaptar el radio de giro según el tipo de máquina tractora. Como en el caso de la variante de tres ejes, existen dos versiones disponibles para la variante de dos ejes con un volumen de carga de 24 metros cúbicos o de 27 metros cúbicos. El remolque volquete es especialmente adecuado para las aplicaciones más duras en la obra y en canteras de grava. Además, está disponible de forma opcional en diferentes combinaciones de grosor de pared y de bañera.



POLÍTICA

Froet alerta de la obligación de pasar la revisión anual los equipos de frío instalados en vehículos pesados

Froet, patronal del transporte por carretera de Murcia, ha recordado que los equipos de frío de los camiones deben pasar una revisión anual para prevenir posibles fugas, de acuerdo con el reglamento de gases fluorados de efecto invernadero. La normativa establece que los propietarios de equipos de frío están obligados a pasar controles de fugas de gases de estos aparatos y tomar precauciones para evitar las fugas de dichos gases y, si esto se produce, obliga a su reparación sin demora injustificada. No estarán sujetos al control de fugas los aparatos de camiones y semirremolques que contengan menos de tres kilogramos de gases fluorados de efecto invernadero hasta el 31 de diciembre de 2016.

todotransporte.com

Información económica sectorial

Marcotran, premiada por ArcelorMittal como su contrata más segura

09/05/2016 | Carretera | Etiquetas: ArcelorMittal, Marcotran, seguridad



El acto de entrega de premios contó con la presencia del presidente de Aragón, Javier Lambán.

La planta de la empresa **ArcelorMittal Tailored Blanks** ha premiado recientemente a **Marcotran** por ser "su contrata más segura".

El reconocimiento ha sido otorgado a la empresa de transporte aragonesa en el transcurso de la celebración del **Día de la Seguridad** en la factoría acerera, que con el galardón ha alabado "los **protocolos de prevención de riesgos** del operador logístico, **tanto humanos como materiales**", explican desde la compañía transportista.

Los responsables de Marcotran sostienen que "el **cuidado del trabajador** y sus condiciones en el entorno de trabajo son tan importantes en las instalaciones propias como en otras, como en este caso las de

ArcelorMittal, en las que **se siguen al milímetro todas las indicaciones de seguridad** y se cumplen todos los requisitos".

Desde el operador aragonés aseguran que **para Marcotran es "fundamental cuidar la mercancía de sus clientes"**, para preservarla "tanto de **accidentes** que perjudiquen a la carga como de posibles **robos**". Para evitar este tipo de incidencias, Marcotran "cuenta con importantes **sistemas antirrobo**, así como con los protocolos de actuación adecuados".

El consejero delegado de Marcotran, **Jesús Marco López**, ha recibido el galardón concedido por ArcelorMittal de manos del **presidente de Aragón, Javier Lambán**, quien ha mencionado la importancia de la industria en la economía aragonesa, que "permite tirar del resto de sectores".