

El caminante



Por Felipe Alonso



EE

¡Uf, uf, uf, qué alivio! Menos mal...

Quién sabe... Yo no lo he oído, pero alguien me lo ha contado. Alguien que es de toda mi confianza y que nunca me ha engañado. Según él, esta ha sido una de las frases que se ha podido escuchar por los pasillos de determinados entes oficiales al conocerse la noticia de que se paraba el pliego del concurso para la compra de hasta 30 trenes (15+15) por parte de Renfe por un importe de 2.642 millones de euros. Una licitación que no sólo se quedaba en la adquisición del material rodante, sino que además incluía el mantenimiento de los mismos por un periodo de entre 30 y 40 años.

Pero ese "¡Uf!" no piensen ustedes que era de los fabricantes, que más de uno torció el gesto cuando se enteró de que el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales (TARC) dictaba una resolución, aceptando un argumento de la empresa Bombardier, por el que se obligaba a cambiar el pliego de concurso y a establecer un nuevo plazo de presentación de ofertas.

El asunto se encontraba en que se puntuaba y primaba la fabricación nacional del pedido, y eso favorecía claramente a las industrias de Talgo, Caf y Alstom, que disponen de centros de fabricación en España, mientras que perjudicaba en algo a Siemens, y apartaba del concurso a Bombardier y a su socio Hitachi. El pliego indicaba que sobre los 35 puntos de valoración de la parte técnica, uno fijo era en de la fabricación en el país, mientras que los 65 puntos restantes, hasta los 100, corresponden a la propuesta económica.

La decisión del TARC ha supuesto un alivio para el Gobierno en funciones que antes de la presentación de ofertas cerradas a 17 de mayo, y días posteriores, ha ido filtrando su interés en que fuese el nuevo Gobierno que salga de las urnas de finales de junio quien lleve adelante la resolución del concurso, de ahí los más de un "¡Uf!" que se han podido escuchar estos días.

¡Ah!, y que no se me olvide, ¿qué pasa con la liberalización de Levante?

EL PERSONAJE



Marcos Basante
Presidente de Astic

La XXXIX Asamblea de Astic, Asociación de Transporte Internacional por Carretera, ha reelegido a Marcos Basante como presidente de la asociación para los próximos cinco años. Así renueva un cargo que lleva ocupando desde mediados del año 2012. Basante ha hecho hincapié en su discurso de cierre en la necesidad de que se solucione la inseguridad jurídica y trabas y cargas burocráticas a las que se deben enfrentar los transportistas al tener que traspasar las diferentes fronteras de los Estados miembros de la Unión Europea. Entre los retos, que a su juicio debe afrontar el transporte por la carretera, destaca el conseguir que la carretera se sitúe como eje central de la intermodalidad.

LA CIFRA

37
empresas del sector ferroviario pueden operar en el ferrocarril español

Un total de 37 empresas ferroviarias cuentan con la licencia oportuna para poder operar por España, ya sea a través del transporte de pasajeros, cuando se liberalice esta explotación comercial, donde hay 11 empresas con licencia; en el de mercancías, que ya está liberalizado hace años, 15 en total; y, las que se han homologado tanto para viajeros como para el transporte de mercancías, 11 en total.

EL 'RETUITEO'

@iberia

Unificamos categorías de equipajes especiales facturados para compras desde 1/6.
Info. <http://bit.ly/1HnfLqK>

TRANSPORTE CARRETERA

Transportistas alertan de la llegada al sector de plataformas colaborativas







Lo + Visto



Whatsapp dejará de funcionar en estos móviles a partir del 31 de diciembre



La chica valenciana que no sabía leer en valenciano



Club Bilderberg o la conspiración más famosa del mundo



Desire Cruise, el primer crucero sexual

03/06/2016 15:47

Madrid, 3 jun (EFECOM).- La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (**Astic**) ha alertado hoy durante su Asamblea celebrada hoy en Madrid del "reto" que va a suponer para el sector la llegada "progresiva" de plataformas de economía colaborativa.

El presidente de **Astic**, Marcos Basante, reelegido para un nuevo mandato de 5 años, ha advertido de que estas plataformas "no solo afectan" al transporte de viajeros.

En su sector, ha dicho, ya existen plataformas como "llevatelo.com", que a su juicio "no tienen regulación" y "se cargan el sistema" establecido.

En su Asamblea, **Astic** ha acordado que va a solicitar al nuevo Gobierno inversiones en infraestructuras por valor de más de 6.600 millones.

Los transportistas han reivindicado la "necesidad de asignar" a la carretera "importancia económica y social", por lo que pedirán inversiones en nuevas zonas de descanso, terminales de pasajeros e intermodales.

Basante ha apostado por un "reconocimiento del peso y una relevancia mayor" en la economía para el sector del transporte por carretera.

Ha añadido que "demuestran" que no son "el camionero de turno", sino que detrás hay "empresas dotadas de recursos e innovaciones".

Sobre los asuntos que preocupan al sector, la patronal ha centrado sus debates en Europa y en la vigencia del espacio Schengen, del que forma parte España.

Astic opina que las medidas proteccionistas de los Estados miembros de ese espacio "están ya teniendo consecuencias" en los transportistas españoles, y ha recordado "la inseguridad jurídica, las trabas y la carga

burocrática".

En cuanto a la apertura de sanciones por parte de la Comisión Europea contra el Reino Unido por la tasa fija HGV (para vehículos de 12 o más toneladas), que aplica el presidente de la patronal, la ha considerado "la mejor de las noticias para eliminar" la discriminación de origen para los transportistas españoles.

En la Asamblea de **Astic** se ha puesto de manifiesto la posición del sector en Europa, en la que España es el segundo país en importancia solo por detrás de Polonia.

La patronal ha reiterado la creación de un Ministerio de Transporte independiente de Fomento y ha solicitado un descenso de la presión fiscal para el sector, que ha calificado de "asfixiante". EFECOM

Temas relacionados : [Comisión Europea](#) [Polonia](#) [Reino Unido](#)

 Comparte en Facebook  Comparte en Twitter   

[Normas de participación](#)




Primer gol del Barça al Madrid en la Champions 2017

Hallan muerto a Sascha Lewandowski en su domicilio de Bochum

Transportistas alertan de la llegada al sector de plataformas colaborativas

EFE 03/06/2016 (15:37)

Madrid, 3 jun (EFECOM).- La **Asociación de Transporte Internacional** por Carretera (**Astic**) ha alertado hoy durante su Asamblea celebrada hoy en Madrid del "reto" que va a suponer para el sector la llegada "progresiva" de plataformas de economía colaborativa.

El presidente de **Astic**, **Marcos Basante**, reelegido para un nuevo mandato de 5 años, ha advertido de que estas plataformas "no solo afectan" al **transporte** de viajeros.

En su sector, ha dicho, ya existen plataformas como "llevatelo.com", que a su juicio "no tienen regulación" y "se cargan el sistema" establecido.

En su Asamblea, **Astic** ha acordado que va a solicitar al nuevo Gobierno inversiones en infraestructuras por valor de más de 6.600 millones.

Los **transportistas** han reivindicado la "necesidad de asignar" a la carretera "importancia económica y social", por lo que pedirán inversiones en nuevas zonas de descanso, terminales de pasajeros e intermodales.

Basante ha apostado por un "reconocimiento del peso y una relevancia mayor" en la economía para el sector del **transporte** por carretera.

Ha añadido que "demuestran" que no son "el camionero de

turno", sino que detrás hay "empresas dotadas de recursos e innovaciones".

Sobre los asuntos que preocupan al sector, la patronal ha centrado sus debates en Europa y en la vigencia del espacio Schengen, del que forma parte España.

Astic opina que las medidas proteccionistas de los Estados miembros de ese espacio "están ya teniendo consecuencias" en los **transportistas** españoles, y ha recordado "la inseguridad jurídica, las trabas y la carga burocrática".

En cuanto a la apertura de sanciones por parte de la Comisión Europea contra el Reino Unido por la tasa fija HGV (para vehículos de 12 o más toneladas), que aplica el presidente de la patronal, la ha considerado "la mejor de las noticias para eliminar" la discriminación de origen para los **transportistas** españoles.

En la Asamblea de **Astic** se ha puesto de manifiesto la posición del sector en Europa, en la que España es el segundo país en importancia solo por detrás de Polonia.

La patronal ha reiterado la creación de un Ministerio de **Transporte** independiente de Fomento y ha solicitado un descenso de la presión fiscal para el sector, que ha calificado de "asfixiante". EFECOM

[VOLVER ARRIBA](#)

ACTUALIDAD	OPINIÓN	COTIZALIA	TEKNAUTAS	DEPORTES	ACV	CULTURA	MULTIMEDIA	COMUNIDAD
España	A. Casado	Economía	Móviles	Liga de Fútbol	Bienestar	Libros	Álbumes	EC Brands
Mundo	C. Sánchez	Empresas	Emprendedores	Tenis	Sexualidad	Arte	Videos	Servicios
Comunicación	J. A. Zarzalejos	Mercados	Apps	Fórmula 1	Trabajo	Música	El día en 24 fotos	Foro Interno
Sociedad		Vivienda	Ciencia	Motociclismo	Educación	Cine		

invertia

3 DE JUNIO DE 2016

- MERCADOS ▾ EMPRESAS ▾ MIS FINANZAS ▾ **NOTICIAS** ▾ SERVICIOS ▾ FOROS VÍDEOS ENTRAR | REGÍSTRATE
- PORTADA · TODAS · HOY-INVERTIA · MERCADOS · EMPRESAS · MIS FINANZAS · AL MINUTO · AGENDA · ESPECIALES · OPINIÓN
- ENCUESTAS

IBEX 35 ▼ -1,39% | EUROSTOXX50 ▼ -0,97% | DOW JONES ▼ -0,60% | NASDAQ 100 ▼ -0,28%

Ticker / Empresa Cotizaciones Noticias

Portada Invertia Noticias Artículo

Transportistas alertan de la llegada al sector de plataformas colaborativas

[menú](#) Tweet

EFE
Viernes, 3 de Junio de 2016 - 15:41 h.

Madrid, 3 jun (EFECOM).- La **Asociación de Transporte Internacional** por Carretera (**Astic**) ha alertado hoy durante su Asamblea celebrada hoy en Madrid del "reto" que va a suponer para el sector la llegada "progresiva" de plataformas de economía colaborativa.

El presidente de **Astic**, **Marcos Basante**, reelegido para un nuevo mandato de 5 años, ha advertido de que estas plataformas "no solo afectan" al **transporte** de viajeros.

En su sector, ha dicho, ya existen plataformas como "llevatelo.com", que a su juicio "no tienen regulación" y "se cargan el sistema" establecido.

En su Asamblea, **Astic** ha acordado que va a solicitar al nuevo Gobierno inversiones en infraestructuras por valor de más de 6.600 millones.

Los **transportistas** han reivindicado la "necesidad de asignar" a la carretera "importancia económica y social", por lo que pedirán inversiones en nuevas zonas de descanso, terminales de pasajeros e intermodales.

Basante ha apostado por un "reconocimiento del peso y una relevancia mayor" en la economía para el sector del **transporte** por carretera.

Ha añadido que "demuestran" que no son "el camionero de turno", sino que detrás hay "empresas dotadas de recursos e innovaciones".

Sobre los asuntos que preocupan al sector, la patronal ha centrado sus debates en Europa y en la vigencia del espacio Schengen, del que forma parte España.

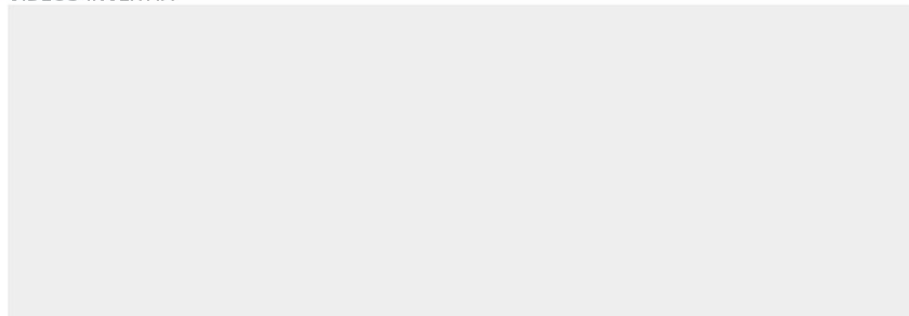
Astic opina que las medidas proteccionistas de los Estados miembros de ese espacio "están ya teniendo consecuencias" en los **transportistas** españoles, y ha recordado "la inseguridad jurídica, las trabas y la carga burocrática".

En cuanto a la apertura de sanciones por parte de la Comisión Europea contra el Reino Unido por la tasa fija HGV (para vehículos de 12 o más toneladas), que aplica el presidente de la patronal, la ha considerado "la mejor de las noticias para eliminar" la discriminación de origen para los **transportistas** españoles.

En la Asamblea de **Astic** se ha puesto de manifiesto la posición del sector en Europa, en la que España es el segundo país en importancia solo por detrás de Polonia.

La patronal ha reiterado la creación de un Ministerio de **Transporte** independiente de Fomento y ha solicitado un descenso de la presión fiscal para el sector, que ha calificado de "asfixiante". EFECOM

VIDEOS INVERTIA



Últimas noticias >

El débil dato de empleo en EEUU arroja dudas sobre perspectivas de subida de tipos

Reuters - 15:46

Economía/Laboral.- UGT rechaza la propuesta del Banco de España de impulsar el empleo fijo si supone abaratar el despido

Europa Press - 15:43

Más de 6.000 usuarios activan el servicio Samsung Pay en España en solo doce horas

Europa Press - 15:38

Wall Street abre con pérdidas y el Dow Jones baja un 0,40 %

EFE - 15:36

Síguenos

Publicidad

AL MINUTO >

RSS

15:46 h.

El Gobierno aprueba 25,3 millones de ayudas para la minería del carbón

15:37 h.

Wall Street abre con pérdidas y el Dow Jones baja un 0,40 %

15:26 h.

El petróleo de Texas abre con un descenso del 0,31 % hasta 49,02 dólares

FOROS >

Descubre lo que se comenta en los foros más dinámicos de bolsa.



IBEX 35 >

Mis Finanzas >

Chartismo >

[mi invertia](#)

informativostelecinco.com

Inicio Lo último Economía Tecnología **Sociedad** Deportes + secciones A la Carta Vuelve a ver

ES NOTICIA > Elecciones 26-J · Eurocopa 2016 · Viral · Fotogalerías · Vídeos · Blogs · Lo + visto

Ángel Pes, reelegido presidente de la Red Española del Pacto Mundial

09.06.16 | 18:00h. EUROPA PRESS | MADRID

Twitter

✉ correo

📱 Whatsapp

Ángel Pes, subdirector general y director del área de Responsabilidad Corporativa y Marca de Caixabank, ha sido reelegido presidente de la Red Española del Pacto Mundial por segunda vez en la 12ª Asamblea General de la Ssociación, que ha tenido lugar este jueves, 9 de junio, en Madrid.

Pes renueva mandato tras unos primeros cuatro años como Presidente marcados por un elevado crecimiento de miembros (de 256 a 449 socios y de 1.630 a más de 2.600 firmantes), la especialización en DDHH y en transparencia como líneas temáticas y el empuje a las pymes dentro de la entidad.

En la junta directiva le acompañan: Ecodes (Víctor Viñuales) en la vicepresidencia, Cuatrecasas (Elisabeth de Nadal) en la secretaria general y Sigre (Juan Carlos Mampaso) en la tesorería, según informa la Red Española del Pacto Mundial.

El presidente ha reconocido en su discurso a la asamblea que para el Pacto Mundial "los desafíos no son menores". Para ello, ha presentado una triple línea de acción para los próximos años: la escalabilidad, hacer que los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) calen en todas las entidades de nuestro país y mantener el liderazgo de la Red Española de entre las 86 existentes en todo el mundo.

Pes ha matizado que "ser la primera red a nivel mundial en número de entidades firmantes no puede llevarnos a la autocomplacencia. Contar con casi tres mil organizaciones que han firmado el Pacto Mundial en nuestro país es un dato positivo pero insuficiente para alcanzar el punto de inflexión que la iniciativa necesita".

La Asamblea ha contado con la aprobación de las cuentas y presupuestos y las próximas acciones 2016-2017, muy marcadas por los ODS y la agenda que Naciones Unidas tiene prevista para el sector privado.

Asimismo, se ha entregado un reconocimiento a las siguientes entidades como socios prescriptores de la iniciativa en España: **Astic**, Mahou San Miguel, Axaria, Creating, EADE Business School y K-Plan.

Tras la asamblea se ha celebrado un evento abierto a firmantes inscrito en el contexto del ODS 17, para potenciar las alianzas 'multi-stakeholder' como medio de alcanzar los retos del desarrollo sostenible.

El acto, titulado 'ODS 17- Capítulo 1: Alianzas estratégicas con el tercer sector. ¡Práctica la colaborACCIÓN!', ha sido el primero de una serie destinada a favorecer que se tracen alianzas estratégicas. Los asistentes han conocido de primera mano propuestas de colaboración estratégica que las entidades socias del tercer sector del Pacto Mundial en España tienen para trazar con partners empresariales que han estado relacionadas con la educación, el desperdicio alimentario, la

INFORMATIVOS A LA CARTA



INFORMATIVOSTELECINCO.COM

NO TE PIERDAS + VISTO LO ÚLTIMO NOTICIAS



Pederasta camuflado como educador

A veces la mejor manera de desenmascarar a un pederasta es buscando en el lugar donde están los niños. De este modo han dado en Valencia con un peligroso depredador sexual de 25 años que se hacía pasar por experto en educación. Juan Rivera Pascual, más conocido como 'Juanmi', **producía y distribuía pornografía infantil** oculto tras la apariencia de un educador que escribía un blog de consejos.

- 📺 **Rajoy, esta noche, en Informativos Telecinco**
- 📺 **Quema a su hija por casarse sin consentimiento**
- 📺 **¿Qué hacer ante un golpe de calor?**
- 📺 **¡No dejes a los niños en el coche en verano!**
- 📺 **La Catedral de Palma despide a Luis Salom**
- 📺 **Reproches por querer abortar a su hija**

conservación del medioambiente o el consumo energético, entre otros.

El Pacto Mundial de Naciones Unidas es la mayor alianza mundial de carácter público-privado a favor del desarrollo en la que 13.000 entidades de 145 países diferentes se unen para promover Diez Principios basados en declaraciones y convenciones universales relacionados con los derechos humanos, las normas laborales, el medio ambiente y la lucha contra la corrupción. En España cuenta con más de 2.600 entidades firmantes y 440 socios.

DÉJANOS TU OPINIÓN

Debes iniciar sesión para poder comentar

Inicia sesión

i Esta web no se hace responsable de las opiniones y comentarios de los usuarios.
El número de comentarios enviados puede no coincidir con los publicados debido a la moderación.



"Nunca demasiado"

María Victoria cuenta en las redes cómo venció la anorexia

Salvada por Siri

La aplicación de iPhone Siri salva la vida a este bebé en Australia

- Picaduras dolorosas**
- 'Drogas' misteriosas**
- 5 usos de la orina**
- Calor sofocante**

[+ ver más](#)

- Brutal pelea entre una pareja en un aparcamiento en Rusia
- De no poder verse los pies a ser portada de las revistas
- Pensaba que su hija escondía drogas... ¡pero no se imaginaba qué eran esas pastillas!
- Muere una bebé de 20 meses tras ingerir por accidente ácido ginecológico
- Ingresa en prisión el joven que gastó 80 euros con una tarjeta falsa
- Una bacteria carnívora le devoró medio cuerpo
- La aplicación de iPhone Siri salva la vida a un bebé
- Rechaza a su bebé adoptado por su aspecto y lo acoge su madre auténtica
- Da a luz a un bebé tras llevar meses en muerte cerebral
- La cuenta atrás para "el joven de los 80 euros" ha comenzado

[+ ver más](#)

- **El Sónar generó de 72 millones de euros de impacto en la economía catalana en 2015**
- **La Policía venezolana reprime a decenas de diputados concentrados ante el CNE**
- **Toni Cantó lamenta el cese "irregular" del exdirector del Teatro Español y exige a Carmena ...**
- **Indignación en los padres y consternación en los colegios que recibieron la visita del ...**
- **Enagás alcanza un acuerdo con Endesa Chile para comprar el 20% de GNL Quintero en Chile por ...**
- **Quirónsalud Marbella pone en marcha el Instituto de Investigación de la Patología Respiratoria**
- **Lilly presenta resultados de abemaciclib como agente en monoterapia en cáncer de mama ...**
- **Stephen Hawking se ratifica en que los agujeros negros tienen 'pelo'**
- **Más de 386.000 personas están en lista de espera para recibir la ayuda por dependencia a la ...**
- **La Eurocámara pide frenar la competencia desleal de terceros países en los suministros ...**

[+ ver más](#)



DESTACAMOS

Batida en el Real Madrid: se busca una baja para el fichaje de Paul Pogba

Ángel Pes, reelegido presidente de la Red Española del Pacto Mundial

9/06/2016 - 18:00



Más noticias sobre: MADRID NACIONES UNIDAS

ENLACES RELACIONADOS

- Joan Llonch, reelegido presidente de la Asociación de Concesionarios de Mercabarna (8/06)
- Ricardo Serra, reelegido por unanimidad presidente de Asaja-A (8/06)
- Joan Llonch, reelegido presidente de la Asociación de Concesionarios de Mercabarna por quinta vez (8/06)
- José Rolando Álvarez, reelegido por unanimidad presidente de la Confederación Española de Sociedades de Garantía (7/06)
- Economía/Empresas - José Rolando Álvarez, reelegido presidente de la patronal de sociedades de garantía recíproca (7/06)

Ángel Pes, subdirector general y director del área de Responsabilidad Corporativa y Marca de Caixabank, ha sido reelegido presidente de la Red Española del Pacto Mundial por segunda vez en la 12ª Asamblea General de la Ssociación, que ha tenido lugar este jueves, 9 de junio, en Madrid.

MADRID, 9 (EUROPA PRESS)

Pes renueva mandato tras unos primeros cuatro años como Presidente marcados por un elevado crecimiento de miembros (de 256 a 449 socios y de 1.630 a más de 2.600 firmantes), la especialización en DDHH y en transparencia como líneas temáticas y el empuje a las pymes dentro de la entidad.

En la junta directiva le acompañan: Ecodes (Victor Viñuales) en la vicepresidencia, Cuatrecasas (Elisabeth de Nadal)

EL FLASH: TODA LA ÚLTIMA HORA



17:43 ECODIARIO.ES ELECCIONES GENERALES 26J

El catálogo estilo Ikea de Podemos, éxito de ventas: ya se ha agotado



17:41 ECODIARIO.ES POLITICA

Griñán recurre su procesamiento en el caso de los ERE irregulares en

EN PORTADA EcoDiario.es



El PP sube respecto al 20D y Unidos Podemos ratifica el 'sorpaso' ante el PSOE, ...



Griñán recurre su procesamiento en el caso de los ERE

en la secretaria general y Sigre (Juan Carlos Mampaso) en la tesorería, según informa la Red Española del Pacto Mundial.

El presidente ha reconocido en su discurso a la asamblea que para el Pacto Mundial "los desafíos no son menores". Para ello, ha presentado una triple línea de acción para los próximos años: la escalabilidad, hacer que los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) calen en todas las entidades de nuestro país y mantener el liderazgo de la Red Española de entre las 86 existentes en todo el mundo.

Pes ha matizado que "ser la primera red a nivel mundial en número de entidades firmantes no puede llevarnos a la autocomplacencia. Contar con casi tres mil organizaciones que han firmado el Pacto Mundial en nuestro país es un dato positivo pero insuficiente para alcanzar el punto de inflexión que la iniciativa necesita".

La Asamblea ha contado con la aprobación de las cuentas y presupuestos y las próximas acciones 2016-2017, muy marcadas por los ODS y la agenda que Naciones Unidas tiene prevista para el sector privado.

Asimismo, se ha entregado un reconocimiento a las siguientes entidades como socios prescriptores de la iniciativa en España: **Astic**, Mahou San Miguel, Axaria, Creating, EADE Business School y K-Plan.

Tras la asamblea se ha celebrado un evento abierto a firmantes inscrito en el contexto del ODS 17, para potenciar las alianzas 'multi-stakeholder' como medio de alcanzar los retos del desarrollo sostenible.

El acto, titulado 'ODS 17- Capítulo 1: Alianzas estratégicas con el tercer sector. ¡Práctica la colaboración!', ha sido el primero de una serie destinada a favorecer que se tracen alianzas estratégicas. Los asistentes han conocido de primera mano propuestas de colaboración estratégica que las entidades socias del tercer sector del Pacto Mundial en España tienen para trazar con partners empresariales que han estado relacionadas con la educación, el desperdicio alimentario, la conservación del medioambiente o el consumo energético, entre otros.

El Pacto Mundial de Naciones Unidas es la mayor alianza mundial de carácter público-privado a favor del desarrollo en la que 13.000 entidades de 145 países diferentes se unen para promover Diez Principios basados en declaraciones y convenciones universales relacionados con los derechos humanos, las normas laborales, el medio ambiente y la lucha contra la corrupción. En España cuenta con más de

irregulares en Andalucía ...



El Supremo absuelve a Millet y Montull por el caso del hotel del Palau



Urdangarin ganó casi dos millones de euros tras desvincularse de Nóos



Europa confirma que el canon digital del gobierno de Rajoy es ilegal

elEconomista | EcoDiario | Ecoteuve | Motor | Informalia

EcoDiario.es

elEconomista América.com



¿Por qué algunas zapatillas tienen agujeros laterales? El misterio ha sido al fin resuelto

IR A ELECONOMISTAAMERICA

Ecomotor.es



REVOLERA



Ramón Valdivia

Soñemos con un Ministerio del Transporte; la carretera lo necesita. Necesitamos reconocimiento y apoyo

Soñemos...

Legamos al ecuador de 2016 como terminamos 2015, un “dèjà vu” en forma de elecciones en el horizonte. La constitución de un nuevo Gobierno tras el verano, ya sea azul, rojo, naranja, morado o en forma de arcoíris, tendrá como mandato de la sociedad la gobernabilidad del Estado y fomentar la prosperidad de sus habitantes.

Todo parece indicar que el diálogo entre los partidos buscando equilibrio será la piedra en la que se sustentará la gobernabilidad del país. Algo novedoso para la mayoría de nosotros. Sin embargo, me atrevo a vaticinar que para el transporte por carretera, cualesquiera que sean esos pactos, lo novedoso de verdad sería encontrar interés verdadero entre los políticos acerca de lo que es y lo que significa nuestro sector; que nos tengan en cuenta y nos valoren como lo que somos: un sector estratégico y vertebrador de la economía española.

Soñemos con un Ministerio del Transporte. Necesitamos reconocimiento y apoyo. Reconocimiento de ese estatus que nos empeñamos en conquistar y que, ahora, habría que elevar a rango ministerial. Y con apoyo, que nadie me malinterprete, no me refiero a dádivas ni subvenciones, no, se trata de que legislativamente se potencie y se favorezca el desarrollo de aquellos modelos empresariales que apuesten por trabajar y crecer con medios propios y con empleados propios. Neutralidad fiscal, social y administrativa en lo tocante al reparto modal y apoyo a quien genera empleo y riqueza, haciendo de una vez por todas poco atractiva la deslocalización.

Un Ministerio de Transportes que no fuese el dueño de los ferrocarriles y para el que las infraestructuras, lejos de ser su principal partida presupuestaria, fuesen algo que exigir dentro del Consejo de Ministros: su creación y su mantenimiento, con criterios de viabilidad, sostenibilidad, eficiencia y seguridad, vial... y de la otra; para que no se sigan olvidando eternamente de construir zonas de descanso dotadas de confort y seguridad para los conductores, las cargas y los vehículos. Algunos apostamos por que el sector pueda aprovechar el impulso renovador de la próxima legislatura y se cree ese Ministerio de Transporte, aglutinador e impulsor de las reformas que, dentro y fuera de España, necesitamos los transportistas.

rvaldivia@astic.net

SAL GORDA

El Tribunal de Cuentas de la UE, que preside el portugués **Vítor Manuel da Silva Caldeira**, acaba de publicar un informe en el que pone sobre la mesa que España sufre las consecuencias de un proceso de liberalización del mercado ferroviario de mercancías lento e incompleto. A los que hayan venido siguiendo la evolución de esta liberalización no les sorprenderá. Los operadores ferroviarios privados continúan ganando cuota poco a poco pero se siguen encontrando con la desventaja de tener que competir contra un operador público dominante en el mercado. La liberalización no funciona y nuestro mercado se resiente. Por eso, algunos hacen suyas las palabras de **Ginés de Rus**, catedrático de Economía Aplicada y coordinador del Área de Infraestructuras y Transporte Fedea, que ya apuntó en estas mismas páginas que lo mejor que se podía hacer con Renfe Mercancías “sería privatizarla”. El actual presidente de Renfe, **Pablo Vázquez**, nunca ha ocultado su preferencia por adoptar esta medida, pero el socio industrial no termina de aparecer. A todo esto, habrá que observar la evolución del antiguo operador público portugués, CP Carga, que ya opera como empresa privada desde enero tras su compra por parte de MSC. El caso portugués, no obstante, no es extrapolable al español puesto que ninguna naviera tiene un peso específico tan grande como cliente de Renfe Mercancías como el que tenía MSC en CP Carga, lo que la convirtió en el candidato cantado una vez que los operadores ferroviarios públicos europeos se desentendieron del proceso. La apuesta por la privatización parcial de Renfe Mercancías continúa en vía muerta. Veremos si el Gobierno que salga de las urnas se propone reactivarla o no. **Casius**

TOP LOGÍSTICA

Es necesario clarificar las condiciones de entrega del pedido en el momento de la compra. Si esto no está explícito, el comprador se crea unas expectativas falsas del. Más aún con la publicidad generada en el *e-commerce* con las entregas en el mismo día. ¿Qué es mejor, perder una compra o un cliente? La generación de las expectativas y su gestión son cruciales para este mercado

La logística del *e-commerce*

Indudablemente, la logística del *e-commerce* es el gran revulsivo en las operaciones de los operadores logísticos, especialmente en aquellos del sector de la mensajería. Sin embargo, y a modo de ejemplo, mostramos el caso real de un pedido realizado en la red que viene a demostrar varias de las oportunidades de mejora que se presentan como reto para ganar la confianza del consumidor en la satisfacción de sus expectativas.

El pedido se hizo a un destacado comercio “*pure player*” de la red y estaba compuesto por tres artículos con un rango de fechas para su recepción.

La primera decepción fue que el pedido se convierte en tres con diferentes fechas de entrega, en función del entorno de gestión del stock, modificándose la expectativa de recibir un solo pedido en una sola fecha.

La segunda decepción fue que cada envío se realizó por un operador de paquetería distinto. Si no se hubieran producido incidencias en el servicio, esto no hubiese sido un problema, pero se incumplieron los plazos, modificándose la expectativa sobre la entrega.

La tercera decepción fue intentar poner una reclamación al retailer sobre el mal servicio

dado tanto por la empresa de mensajería como el fallo en las entregas, pero el retailer tiene codificadas las causas y éstas no están recogidas. Tampoco se puede reclamar en escrito o por teléfono por lo que el retailer pierde la oportunidad de identificar errores para poder mejorar.

Este es un caso claro de gestión de las expectativas; es necesario clarificar las condiciones de entrega del pedido en el momento de la compra. Si esto no está explícito en ese momento, el comprador se crea unas expectativas falsas del servicio. Más aún con la publicidad generada en el comercio electrónico con las entregas en el mismo día. Está claro que en este caso, si las condiciones de entrega estuvieran claras desde el principio, igual la compra no se hubiera realizado, pero después de la experiencia, es posible que el comprador pierda la confianza de la marca *e-commerce* para una próxima ocasión. ¿Qué es mejor, perder una compra o un cliente? Está claro que la generación de las expectativas y su gestión son cruciales para desarrollar este mercado.



Blog: felogdecaleruega.com

CASO PRÁCTICO



Juan I. Beitia

El transportista efectivo que no cobra los portes puede exigirlos al titular de la carga y a todos los que le hayan precedido

Acción directa

La cadena de subcontratación en el transporte provocaba situaciones de impago de los portes de agencias a los transportistas efectivos. Para paliar esta situación, la modificación a la LOTT de 2013 fijó la llamada acción directa. Es decir, el transportista efectivo que no cobra los portes puede exigirlos al titular de la carga y a todos los que le hayan precedido.

En un caso resuelto por el Juzgado de lo Mercantil de Barcelona en marzo de 2016, el fabricante contrató el transporte con una agencia y ésta con otra, quien lo subcontrató con los transportistas. El fabricante pagó a la primera agencia y la segunda a los transportistas, pero la primera no había pagado a la segunda, a quien debía 4.435 euros. Ésta reclamó los portes al fabricante. La Audiencia Provincial de Barcelona ha dado la razón a la agencia que no cobró, obligando al fabricante a pagarlos. Según el fallo, porque “se trata de un mecanismo de responsabilidad solidaria entre cargador e intermediario insolvente, una responsabilidad por deuda ajena a todo evento, sin beneficios de ningún género y sin espacio para más consideraciones”. Se ha escrito mucho sobre esta obligación y ya la Audiencia razona convenientemente todas las posibles interpretaciones, reforzando al mismo tiempo la posición de las decisiones de las Juntas Arbitrales. Llevado al caso práctico, quien se queda sin cobrar puede exigir el pago a cualquiera de los anteriores, incluido el fabricante, y cualquiera de ellos deberá pagar el total, aunque haya pagado ya a quien contrató, ya sea en todo o en parte. Hay otra cuestión que se desprende del caso: la puede emplear también cualquiera de los contratistas.

Esta resolución la dicta una Audiencia provincial, pero lo normal es que estas reclamaciones se resuelvan por las Juntas Arbitrales. Podemos recordar un caso que comentaba hace poco a raíz de un fallo del TSJ de Madrid de marzo de 2015. Se trataba de un impago en un transporte internacional, en el que UPS reclamó los portes de un transporte desde Alicante a Japón al cargador en España, y lo hizo ante la Junta Arbitral, cuya competencia alcanza asuntos cuya cuantía no supere los 15.000 euros. Aclaraba que las Juntas Arbitrales son también competentes en casos de transporte internacional.

jibeitia@sarenet.es



Embalaje de dos extractores metálicos especiales. TM2, empresa de embalaje industrial, trincaje y logística, embala dos extractores metálicos especiales de 50 toneladas cada uno para Vidmar Group, con destino a una nueva línea de cemento ubicada en Colombia. En la imagen, instantánea del proceso de carga de los dos embalajes.

TRIBUNA LIBRE



Jaime Rodríguez

Si por algo se está caracterizando el mandato de Jean-Claude Juncker como presidente de la Comisión Europea es por su deseo de molestar lo menos posible a los Estados miembros, acometer menor número de iniciativas pero de mayor

calado, simplificar las normas y legislar mejor. En la práctica, esto se traduce en más burocracia, pues obliga a los servicios de la Comisión a realizar más estudios previos que justifiquen la necesidad y el impacto de posibles iniciativas

2016: ¿el año de la carretera?

Como si del calendario chino se tratara, 2016 ha sido marcado como el año de la carretera para la Comisión Europea, poder ejecutivo y auténtico motor del proceso de toma de decisiones de la Unión Europea.

Es en el presente año cuando se presentarán las iniciativas que componen el llamado paquete de la carretera (según se dice, podría incluir entre unas siete y nueve propuestas legislativas), que abarcará temas como tarificación vial, acceso al mercado o aspectos sociales. En la jerga 'bruselense' se llama paquete al conjunto de iniciativas relacionadas entre sí que la Comisión adopta en un mismo día.

Si por algo se está caracterizando el mandato de Jean-Claude Juncker como presidente de la Comisión Europea es por su deseo de molestar lo menos posible a los Estados miembros, acometer menor número de iniciativas pero de mayor calado, simplificar las normas y legislar mejor.

En la práctica, esto se traduce en más burocracia, pues obliga a los servicios de la Comisión a realizar más estudios y análisis previos que justifiquen la necesidad y el

impacto de posibles iniciativas, evaluar su resultado e implementación y revisar si cumplen o cómo pueden mejorar la consecución de sus objetivos (así como a debatir internamente cada una de estas cosas, lo que lleva bastante tiempo).

En el caso de este nuevo paquete del transporte por carretera no iba a ser menos. Esto se puso de manifiesto en una conferencia organizada por la Comisión el pasado 19 de abril en Bruselas.

Si por algo destacó la conferencia fue por dos cosas. La primera de ellas fue la fuerte presencia española en el debate final, con intervenciones del Ministerio de Fomento y de las patronales CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías) y ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), así como amplia presencia del sector. En un momento clave para la génesis de las propuestas e iniciativas, el sector español pidió y contribuyó con ideas (la flexibilización de la normativa para el retorno a casa que sostiene ASTIC parece haber calado en la administración nacional y no disgusta a la Comisión).

La segunda confirma esta tesis mantenida, pues la Comisión reconocía que el transporte por carretera no necesita nuevas normas, sino aclarar y mejorar la aplicación de las que ya existen.

Del debate se desprendería que los grandes retos para la UE en el sector del transporte por carretera pasarían por mejorar el funcionamiento del mercado interior, establecer condiciones de trabajo más justas para sus trabajadores, reducir las emisiones de CO₂ y aprovecharse de las nuevas tecnologías para digitalizar el transporte. Además, quedaba patente la preocupación de Bruselas por la disparidad de criterios de interpretación y diferente aplicación de la normativa UE por parte de los Estados miembros, lo que, unido a la pluralidad de marcos reglamentarios nacionales existentes, complica una actividad tan móvil como la del transporte por carretera.

A la espera de saber a quién le corresponderá el año 2017, queda pendiente seguir la evolución de este asunto y comprobar su resultado final.

Jaime Rodríguez Medal

Alonso & Asociados Asesores Comunitarios

EL FOCO



Pedro Coca

Para los responsables de la formación profesional en España, la logística no es significativa

Formación

Recientemente se ha publicado un estudio sobre la oferta de formación logística en España. Los resultados son para tomar nota. Entresaco sólo una frase: "Según datos del Servicio Público de Empleo Estatal, entre las principales causas que dificultan la cobertura de ocupaciones en el sector del transporte y la logística, destacan la falta de formación en un 38,85 por ciento de los casos y en la falta de experiencia, en un 42,99 por ciento". He ido a la página del Instituto Nacional de las Cualificaciones (INCUAL) para constatar lo que ya sabía pero con la esperanza de encontrar alguna grata sorpresa. No ha sido así. De las 26 familias profesionales no hay ninguna en la que aparezca la palabra logística y de las 664 cualificaciones del catálogo solo aparece en una de ellas, dentro del sector textil y de la piel. Es importante y a la vez muy triste leer que, según el propio INCUAL, el Catálogo Nacional de las Cualificaciones comprende (cito textualmente) "Las cualificaciones profesionales más significativas del sistema productivo español". Ya sabemos que para los responsables de la organización de la formación profesional en España la logística no es significativa en el sistema productivo español. Ya puesto, he rastreado los grados (también para afirmar lo que ya conocía) y hay solo uno dedicado a la logística en toda España (en una universidad privada). Demuestra lo próximos que están a la realidad los que se dedican a preparar los grados en las universidades. El criterio vuelve a ser que la oferta se prepara en base a los recursos humanos y de conocimiento que tiene la rígida estructura de la universidad en lugar de dar respuesta a lo que la economía productiva necesita. Última esperanza: el Observatorio del Transporte y la Logística (OTLE). Me digo: puede que hayan detectado la carencia. Entre en su página web y se enciende una luz: Hay un indicador de "Capital físico, humano, tecnológico y otros". Lo abro y veo una estadística sobre los empleados en el sector del transporte. ¡Eso es todo! Curiosamente si hay una buena oferta de masters en logística pero... ¿a qué trabajadores cualificados van a dirigir esos másteres? ¿Algún responsable público cree que sin formación profesional especializada se puede hacer nuestro sector logístico más competitivo?

pcoca@tra.upv.es

OPINIÓN

PICOS *de oro*

“Para el éxito de la intermodalidad no se puede forzar el reequilibrio modal”.

Marcos Basante
Presidente de Astic

“Europa se ha vuelto insolidaria y cada país legisla en función de sus intereses, lo que provoca inseguridad jurídica, hasta el punto de que todo parece indicar que volvemos a la política de aduanas”.

Ovidio de la Roza
Presidente de CETM

“El tráfico transfronterizo con megacamiones es una buena solución para ganar en eficiencia”.

Wilfredo Ramos
Director gral. UPS España y Portugal

“El CAU supone un pacto global muy importante en el mundo aduanero”.

Manuel Cabrera
Del. especial Agencia Tributaria

“En la carretera, la provisionalidad política se inició a finales de 2014”.

Juan José Gil
Secretario general de Fenadismer

“Los megacamiones sólo van a favorecer a grandes cargadores”.

Alex Pena Toló
Gerente de Com. Tte. Mar. de Lleida

“Debemos ser beligerantes, rebeldes y exigir con absoluta firmeza a todos los estamentos, autoridades nacionales y europeas que se ocupen de una vez por todas de nuestro sector”.

Carmelo González
Presidente de Conetrans

“El megatruck distinguirá a los dos tipos de empresas de transporte, los flotistas y los que subcontratan”.

Jesús Marco López
Consejero delegado de Marcotran

EL ASCENSOR *del transporte*

Fiorenzo Ambrogio
Administr. Ambrogio

El operador intermodal Ambrogio sigue apostando por crecer en su terminal de Le Boulou (Francia), destinada a los flujos procedentes del mediterráneo peninsular. Crece en maquinaria con una nueva *reach stacker*, que ha supuesto una inversión de 500.000 euros. Y crecerá en capacidad al pasar de 8 a 11 vías, una actuación evaluada en unos 2,5 millones de euros, tras culminar la última ampliación hace apenas tres años.



Bernard Cazeneuve
Minis. Interior Francia

El Gobierno francés se ha mostrado incapaz de garantizar la libre circulación de mercancías y la integridad de los transportistas que atraviesan su territorio, en el marco de la huelga general que se ha venido desarrollando en el país vecino en estas últimas fechas. En este contexto de inseguridad, una terrible agresión acabó con la vida de un conductor de camión español en la ciudad francesa de Annecy, al sur del país. Lamentable.



José Esteban Conesa
Dir. Gral. Primafrio

Primafrio vuelve a protagonizar una de los notables contratos de renovación de flota en el sur de Europa al objeto de modernizar sus equipos frigoríficos y de transporte. La compañía, bajo el impulso de José Esteban Conesa, acaba de formalizar un pedido de 300 tractoras Euro 6 con Mercedes Benz y una flota de 350 semirremolques con Krone, bajo una inversión de 45 millones de euros, asegurando su papel de liderazgo en el frigorífico.



Juan Lazcano
Presidente de AEC

El lobby del sector de la construcción vuelve a aprovechar la proximidad de una convocatoria electoral para tratar de poner en el centro del debate la necesidad de que se imponga el pago por uso en las carreteras españolas. Al margen de la fuerte presión fiscal que soporta el sector del transporte, una medida de este tipo comportaría efectos dañinos inmediatos en la competitividad de toda la economía española, como ha recordado CETM.

AGENDA

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

TOC AMERICAS 2016

Conferencia y Exhibición
11-13 de octubre de 2016 - Cancún (México)
www.tocevents-americas.com

CONGRESO DE CETM

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

INTERMODAL EUROPE 2016

Conferencia y Exhibición
15-17 de noviembre de 2016 - Róterdam
www.intermodal-events.com

FRUIT LOGÍSTICA 2017

Conferencia y Exhibición
8-10 de febrero de 2017
Berlín
www.fruitlogistica.de/es/

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

cargo facts

Una alianza entre gigantes

Dos de las tres aerolíneas más grandes en transporte de carga internacional han unido sus fuerzas. Lufthansa y Cathay Pacific, sólo por detrás de Emirates, han conformado una *joint venture* para conectar Hong Kong con Europa. El acuerdo tomará la forma de “una cooperación bilateral altamente integrada”, en la que “trabajarán de manera conjunta en el planteamiento de la red, los departamentos de ventas, la tecnología informática y el *handling* de tierra”, según informaron las aerolíneas. Además, se podrá contratar el servicio

desde cualquiera de los sistemas de registro de ambas compañías, que ofrecerán servicios de *handling* conjuntos en Frankfurt y Hong Kong. El acuerdo cubre más de 140 vuelos semanales entre Hong Kong y 30 ciudades europeas.

American Shipper

¿Puede alguien detener los movimientos de Amazon?

La toma de posiciones de Amazon en la cadena logística ha virado de rumbo, por lo que todo el sector está a la expectativa. En los mares, la compañía con sede en Seattle ha logrado una licencia para operar buques oceánicos en EEUU y China.

En los cielos, ha cerrado un acuerdo con Air Transport Services Group para el alquiler de 20 Boeing 767 para el transporte de carga en EEUU para reducir costes logísticos. Sin duda, estos movimientos preocupan a las transitarias, que probablemente vean un descenso de sus ingresos e incluso la pérdida del negocio. Esta competencia llega, además, en un contexto en el que las transitarias llevan sufriendo descensos de ingresos en los últimos años. La única esperanza para transitarias y aerolíneas es que la curva de aprendizaje sea muy larga para Amazon en su nueva actividad logística. Servir a la cadena de suministro y ser rentable al mismo tiempo no es tarea fácil.

SPLASH 24/7

Nueva alianza marítima

Se ha revelado el proceso de formación de una nueva alianza global en el transporte marítimo de contenedores. Las japonesas NYK, MOL y K Line están uniendo fuerzas con las surcoreanas Hanjin Shipping y HMM, la taiwanesa Yang Ming y la alemana Hapag-Lloyd, que se encuentra en conversaciones separadas con United Arab Shipping, firma con sede en Dubai. La nueva alianza, formada desde las cenizas de las fallidas G 6 y CKYHE estará a la altura de las actuales alianzas 2M, compuesta por Maersk y MSC, y la Ocean Alliance,

que comprende a CMA CGM, que ha adquirido recientemente APL, China Cosco Shipping, OOCL y Evergreen, que iniciará su actividad en el segundo trimestre de 2017. En opinión de Lars Jensen, de la consultora Sea Intelligence, “esto traerá mayor claridad al entorno competitivo en las principales rutas comerciales Este-Oeste para 2017. En cualquier caso, una alianza de siete miembros puede suponer un reto a la hora de alcanzar un acuerdo sobre la red. De cara a lograr el éxito, sus miembros deberán dejar de un lado partes significativas de sus intereses en beneficio del interés general. Este gesto requerirá una fuerte gobernanza entre las siete navieras.

POLÍTICA

Basante afirma que el impulso al transporte intermodal tiene que ser liderado por la carretera como nexo de unión entre modos

Astic demanda apoyo para que el plan de desarrollo de la Estrategia Logística diseñado por el Ministerio de Fomento no siga congelado

► El presidente de Astic, Marcos Basante, afirma que el impulso al transporte intermodal tiene que ser liderado por la carretera como nexo de unión entre modos. La patronal organizó junto a la Escola Europea de Short Sea Shipping una jornada en la que demandó apoyo para que la Estrategia Logística de Fomento no siga congelada.

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

Astic dejó clara su defensa de la intermodalidad como vía de mejora para la competitividad del transporte en la jornada sobre 'La contribución del transporte intermodal a las cadenas logísticas eficientes', organizada por la patronal y la Escola Europea de Short Sea Shipping recientemente en Coslada (Madrid). A través de UOTC, la patronal de transporte internacional "lleva años trabajando para el impulso del transporte intermodal".

En este sentido, el presidente de Astic, Marcos Basante, argumentó que "el crecimiento del transporte intermodal tiene que ser liderado por el transporte por carretera como nexo de unión que vertebra el resto de modos".

Además, otro de los pilares en los que se debe apoyar el impulso al intermodal pasa por establecer un equilibrio de inversión en infraestructuras por criterios de eficacia y viabilidad. Todo ello, continuó Basante, "con el apoyo necesario de las administraciones mediante una política de inversiones que afronte



IMAGEN de la jornada organizada por la Escola Europea de Short Sea Shipping y Astic.

las carencias actuales". El presidente de Astic también consideró necesario que estas medidas se acompañen de "la eliminación de las excesivas trabas burocráticas actuales que dificultan su desarrollo e impiden su competitividad".

A su vez, Ramón Valdivia, director general de Astic, recordó que "para trabajar en pro de la intermodalidad la forma no es la exclusión de la carretera, ni de ningún modo de transporte como el ferrocarril, sino que es necesario su combinación para lograr una mayor eficiencia del servicio que prestan a la sociedad". En el marco de la jornada, Astic aprovechó para solicitar ayuda "tanto a los representantes de los otros modos de transporte como a los de la Administración", para que

el plan de desarrollo de la Estrategia Logística del Ministerio de Fomento "no continúe parado".

En la jornada participaron también, entre otros, el director técnico de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez; el director de la Escola Europea de Short Sea Shipping, Eduard Rodés; Miguel de Sanjuan, Business Development Manager de VIIA; Mario Massarotti, consejero delegado de Grimaldi; Ana Arévalo, responsable de SSS del puerto de Barcelona; María Pereira, directora comercial del puerto seco de Azuqueca; Andrés Herbada, consejero de TCS Trans y directivo de UOTC; Juan Luis Mulero, Sales Executive de Alfil Logistics; y Emilio Sidera, subdirector general de Ordenación y Normativa de Fomento.

POLÍTICA

El nuevo Código no contempla exención al precintado de la carga que está en tránsito

E.M. Barcelona

El nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU), en vigor desde el 1 de mayo, no prevé ningún tipo de exención a la obligatoriedad del precintado de las mercancías en tránsito procedentes de terceros países, y ello supone un coste, según se puso de relieve en una reunión mantenida entre los representantes de los colectivos afectados con la Administración aduanera. La anterior normativa contemplaba que un bulto no comunitario podía ir, por ejemplo, sin precintar en un camión con mercancía de la Unión Europea en un tránsito entre Barcelona y Madrid. La nueva norma únicamente contempla la exención si las mercancías son completamente identificables sin el envoltorio. Siguiendo con el ejemplo anterior, en la situación actual, se tendría que precintar el camión completo, aunque únicamente hubiera un paquete de terceros países. El CAU "se empieza a aplicar sin traumatismo", señaló a este periódico Manuel López Frías, secretario del Consejo General de Agentes y Representantes Aduaneros. Aunque, "todavía es pronto para valorar los beneficios". Lo que sí está claro es que "el despacho aduanero exige cada vez más profesionalidad con toda la normativa que tiene que manejar el agente de aduanas".

MARÍTIMO

OPDR incrementa la conectividad entre el Mediterráneo y el norte de Europa

TRANSPORTE XXI. Madrid

La naviera OPDR ha anunciado la puesta en marcha de un nuevo servicio a partir del 7 de junio que incrementa la conectividad de la fachada Mediterránea española con el Norte de Europa y Rusia. La línea une los puertos de Valencia y Cartagena con los de Tilbury (Reino Unido), Amberes (Bélgica), Róterdam (Holanda) y San Petersburgo (Rusia). Los tiempos de tránsito son, en el caso de Cartagena, cinco días con Tilbury y seis días más con San Petersburgo, incluyendo escalas en Amberes y Róterdam. El nuevo servicio, denominado CAVA, "es particularmente interesante" para "productores y exportadores de frutas y verduras, minoristas o comerciantes de vino", destaca el armador en un comunicado.

Líderes en tecnología marítimo portuaria

20 AÑOS MEJORANDO LA EFICIENCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

- Consultoría a medida
- Software especializado
- Soluciones TIC
- Sistemas de seguridad y control

PARA MÁS INFORMACIÓN
Sede Central Madrid C/ Playa de Riazor, 22 | 28042 MADRID
+34 91 721 45 00 | portel@portel.es

Fegatramer reclama más aparcamientos para camiones en Galicia

La Federación Gallega de Transportes de Mercancías considera que la situación relativa a los aparcamientos de camiones en la región se ha agravado en los últimos años, debido a la cantidad de asaltos y robos que sufren en diversas zonas.



Para la federación gallega, “esta situación, de todos conocida, es consecuencia de la no respuesta al sector, por parte de los sucesivos gobiernos de la Xunta y del Estado, a la demanda de redacción y ejecución de un plan de aparcamientos para camiones en Galicia, y que se contemple como una exigencia legal que todos los polígonos industriales de nueva construcción se doten de un aparcamiento”.

Sin embargo, “la realidad es que poco o nada se ha hecho, ni se ha cambiado la normativa para incluir esta exigencia, ni se ha ejecutado prácticamente ninguna obra en cuanto a aparcamientos seguros para vehículos industriales en la comunidad gallega”.

Según Fegatramer, “en Galicia nos seguimos lamentando y esperando por los aparca-

mientos para camiones, aunque el transporte de mercancías por carretera sea el modo que transporta casi el 95% del total de toneladas en nuestra comunidad. Y así, el sector sigue careciendo de las más mínimas infraestructuras (aparcamientos, áreas de descanso...) mientras los empresarios de transporte ven cómo sus camiones son expulsados de casi todos los posibles y tradicionales lugares de estacionamiento y, de forma reiterada, son robados o asaltados. Sin embargo, parece haber dinero para ampliar y mantener (incluso hacerlos nuevos) tres aeropuertos, siete puertos de mercancías, más de un centenar de puertos pesqueros, siete recintos feriales, etc.”. La federación gallega espera una respuesta por parte de las autoridades ante una situación que consideran que se debe afrontar cuanto antes.

BREVES

La asociación vizcaína Asetravi ha pedido el amparo de las autoridades ante los ataques que sufren las empresas de transporte sobre el libre ejercicio de la actividad. Hace semanas se produjo un incendio intencionado a varios camiones en Trapagaran en una empresa de la asociación.



La Plataforma Multisectorial contra la Morosidad ha lamentado que la abogada general del Tribunal de Justicia de la Unión Europea haya concluido que las administraciones públicas españolas no tengan que devolver los intereses de demora a los proveedores de los planes de pago que puso en marcha.



La asociación de transporte internacional Astic ha participado en una jornada sobre la contribución del transporte intermodal a las cadenas logísticas de suministro eficientes, en el que ha dado su apoyo a impulsar el transporte entre varios modos, como forma de conseguir una actividad más eficaz y viable.



La Autoridad Portuaria de Bilbao ha visitado las obras de la futura plataforma ferroviaria de Arasur, en Álava. La instalación contará con 2 vías para la recepción y expedición de trenes y otras 2 para la carga y descarga. Las cuatro vías tendrán 450 metros de longitud con ancho ibérico y posibilidad de migración a ancho internacional.



El dato

13,47% Es el incremento en el número de tramos de carreteras convencionales especialmente peligrosas identificados por la DGT; en este último recuento ascienden a 1.331 tramos, que suman 26.897 kilómetros.

Nuevas llantas Alcoa One

Las nuevas llantas de aleación LvL One de Alcoa se caracterizan por una resistencia cinco veces mayor que las llantas de acero, lo que reduce daños y aumenta su vida útil; un peso más ligero, hasta un 47%, que permite tanto el ahorro de combustible como el aumento de la capacidad de carga; una mayor economía, gracias a su disipación del calor que reduce 22°C su temperatura de funcionamiento mejorando la vida útil de neumáticos, frenos y suspensiones, junto a un diseño atractivo. El acabado LvL One ofrece una superficie más suave y brillante que la del acabado semipulido.

Con esta nueva llanta Alcoa también ofrece nuevos productos en su amplio catálogo de agentes de limpieza y productos accesorios para prevenir la corrosión en el buje de la llanta, o en la zona del agujero de la válvula, o capuchones de tuercas de acero inoxidable con el logotipo Alcoa, así como su cepillo suave de fibras cortas con un diseño nuevo y mejorado.



CONETRANS pide ser más beligerante

No corren buenos tiempos para el sector del transporte de mercancías por carretera en nuestro país, a tenor de los resultados obtenidos en el primer trimestre del año, en el que bajó la actividad y se ralentizó la exportación. Esta es una de las conclusiones que presentó el presidente de CONETRANS, Carmelo González, en la Asamblea General de esta organización, celebrada hace unos días en Madrid. A González le preocupa la bajada de la productividad, como consecuencia del incremento de los tiempos de espera y de la carga y descarga, al igual que los robos, que cada día crean mayor inseguridad para los conductores. El presidente de CONETRANS afirmó que "somos empresas flexibles, eficientes, que pagamos nuestros impuestos, pero debemos pensar qué es lo que va a demandar el mercado, cómo vamos a gestionarlas y hacia dónde queremos ir". En su opinión hay que ser "más beligerantes y poner encima de la mesa nuestras razones, con firmeza al próximo Gobierno". González confía en que los megatrailers no den problemas,

"pues la segunda Instrucción de Tráfico se ha hecho con excesiva premura; espero que estos conjuntos sean productivos no sólo para el operador, sino también para el transportista".

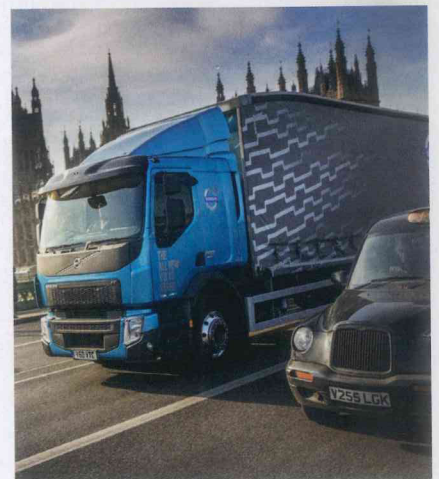
Carmelo González insistió en la necesidad de flexibilizar el Reglamento 561, con el fin de facilitar "la vuelta a casa de nuestros conductores de internacional", y lamentó las normativas que países como Francia o Alemania están aplicando de forma unilateral, que perjudican al transporte español. En el mismo sentido se pronunció Joaquín del Moral director general de Transporte Terrestre del ministerio de Fomento, quien ha defendido en Bruselas la modificación del descanso semanal y la citada "vuelta a casa" de los conductores. Por último, y como desveló el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza, Del Moral anunció la puesta en marcha de un nuevo Plan de Desvío Voluntario a las autopistas de peaje, para lo que existe un presupuesto ya aprobado de 10 millones de euros, y que se consensuará con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.



ASTIC consigue que la Comisión Europea actúe contra el peaje británico

La Comisión Europea ha iniciado un procedimiento de infracción al Reino Unido por la implantación en abril de 2014 de la tasa para el transporte de mercancías por carretera (HGV Levy, en sus siglas en inglés). El origen de este procedimiento está en la denuncia que ha realizado la asociación española ASTIC al considerar que es discriminatorio con los camiones que no son de nacionalidad británica. La falta de apoyo de las administraciones españolas y europeas llevó a ASTIC a contratar un bufete de abogados de Bruselas, que es el que ha saca-

do a adelante el procedimiento. En este primer paso, la Comisión ha pedido a las autoridades británicas que expliquen con detalle el funcionamiento de la tasa. El Reino Unido tiene dos meses para responder. Si la respuesta es insatisfactoria, la Comisión enviará un dictamen motivado, documento en el que se señalan los puntos que no cumplen con la legislación europea. Si el Reino Unido se mantuviera en sus trece, la Comisión lleva el procedimiento al Tribunal de Justicia de la UE, que puede terminar imponiendo una multa económica.



► **Fiscalidad en el Transporte de Mercancías / Fundación Francisco Corell**

La carretera dice “no” a una política de tarificación sin armonización fiscal

CETM y Astic advierten que la aportación del sector supone casi el 90%, por lo que “ya internaliza con creces” los costes externos

► El transporte por carretera dice “no” a una política de tarificación, si antes no se produce una armonización fiscal entre los distintos modos. Las patronales CETM y Astic advierten que la aportación en impuestos del sector supone casi el 90 por ciento del total, por lo que “ya internaliza con creces” los costes externos que genera.

ALFONSO ALDAY. Madrid

La “elevada presión fiscal que sufre el transporte por carretera está asfixiando al sector”, cuya aportación en impuestos específicos supera los 22.600 millones al año, mientras el resto de modos está a años luz de distancia. Es decir, “casi un 90 por ciento de la recaudación fiscal proviene de la carretera”, lo que “genera una distorsión de la competencia”. Un dato que contrasta con la escasa inversión en esta actividad, cerca de cuatro veces menos de lo que tributa al erario público, pese a ser “el pilar fundamental sobre el que se ha cimentado el crecimiento económico en los últimos años”.

Así de contundentes se manifestaron las dos principales organizaciones empresariales de transportistas, CETM y Astic, que defienden que “no tiene sentido aplicar una política de tarificación de la carretera si antes no se llega a una armonización fiscal”.

Dulsé Díaz, portavoz de la patronal CETM, puso el acento en la “sostenibilidad” del transporte por carretera, tras recordar que “el sector ha reducido el consumo de combusti-

APORTACIÓN ESPECÍFICA EN LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA EN 2012

		Aport. 2005	Aport. 2012	%12/15
Carretera		20.214,3	22.636,4	+12,0%
	IEH+IVMDH	13.894,9	16.792,0	+20,9%
Fiscalidad específica	IVTM	1.793,9	2.477,0	+38,1%
	ITV	766,6	1.119,9	+46,1%
	Tacógrafo	10,0	12,2	+22,2%
	Autorizaciones	26,0	14,7	-43,5%
Peajes		1.735,1	1.758,7	+1,4%
Ferrocarril		-560,1	-231,2	-58,7%
Fiscalidad específica	IEE	10,1	19,5	+92,9%
	Cánones	112,0	302,7	+170,3%
Subvenciones		-692,2	-553,4	-20,1%
Marítimo		803,0	932,8	+16,2%
Fiscalidad específica	Tasas portuarias	803,0	932,8	+16,2%
Aéreo		1.987,8	2.287,2	+15,1%
Fiscalidad específica	Tasas aeroportuarias	1.987,8	2.287,2	+15,1%
Total		22.445,1	25.625,2	+14,2%

APORTACIÓN DE LOS CAMIONES Y TRENES DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA EN 2012

		Aport. 2005	Aport. 2012	%12/15
Carretera		6.337,5	7.633,6	20,5%
	IEH+IVMDH	5.368,9	6.488,6	20,9%
Fiscalidad específica	IVTM	244,7	337,9	38,1%
	ITV	322,8	398,4	23,4%
	Tacógrafo	7,3	8,9	22,2%
	Autorizaciones	9,4	10,3	9,0%
Peajes		384,4	389,6	1,4%
Ferrocarril		-95,2	98,1	-203,1%
Fiscalidad específica	IEE	4,9	5,8	17,8%
	Cánones	37,1	92,3	148,9%
Subvenciones		-137,3	0,0	-100,0%
Total		6.242,3	7.731,8	23,9%

Datos en millones de euros. Fuente: TRANSyT. Elaboración TRANSPORTE XXI.

ble en un 30 por ciento, las emisiones contaminantes en más de un 90 por ciento y la accidentabilidad en casi un 50 por ciento”.

Por su parte, el director general de Astic, Ramón Valdivia, recaló la necesidad de un “cambio de concep-

ción del transporte por carretera en las administraciones”, ya que “sigue siendo el modo 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”.

Conclusiones

Carga impositiva. El estudio de la Fundación Corell revela que la carretera es el modo en el que la aportación específica es más elevada.

Costes externos. La carretera es el modo de transporte que produce más costes externos totales, aunque está haciendo un gran esfuerzo por reducirlos.

Inversión. El ferrocarril es el modo que más ha crecido la inversión, muy superior al resto de modos. La aportación específica de la carretera es 4,26 veces mayor que lo invertido en ella. Los modos marítimo y aéreo se encuentran cerca del equilibrio. El caso opuesto es el ferrocarril, que compensa una inversión muy elevada con una aportación negativa.

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

Los citados interlocutores salían así al paso del reciente estudio de Transport & Environment -una ONG que representa a unas 50 organizaciones de toda Europa, en su mayoría grupos ecologistas y activistas-, que afirma que “el transporte por carretera en la UE apenas cubre el 30 por ciento de los costes que provoca”. Una conclusión “muy dirigida” para subir las tasas por uso de las infraestructuras a los transportistas, según señalaron a TRANSPORTE XXI fuentes del sector, que no dudaron en calificar de “sospechoso” el documento, elaborado con “poco rigor”, y cuya presentación coincidió con la entrada en vigor del polémico peaje belga. Y lo peor es que “el mensaje ha calado”, añadieron las mismas fuentes, tras evocar las recientes palabras del presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, Michael Cramer (eurodiputado alemán del grupo de los Verdes), que aseguró que “muchos modelos de camiones consumen más com-

FINISTERRE
AGENCIA MARÍTIMA S.A.
Full Shipping Services in N.W. Spain
Since 1.982

AGENTES MARÍTIMOS
REPRESENTANTE ADUANERO
OEA
SERVICIOS AUXILIARES PORTUARIOS Y LOGÍSTICOS
CORREDURÍA DE SEGUROS
ATENCIÓN DE TRIPULANTES
FLETAMENTOS
TRANSITARIOS
BUNKERING
ASISTENCIA LEGAL

www.finismar.es
981 17 00 00

Sistemas Lava-ruedas **mobydick**

Solucionamos el problema de autopistas y carreteras sucias

FRUTIGER

Tel. 976 774 995 Tel. móvil. 652 432 364 Email: j.zapata@frutiger.ch
www.mobydick.com

LA CARRETERA SOPORTA EL 88% DE LOS IMPUESTOS DEL TRANSPORTE

Un estudio del sector apunta a la importante labor recaudatoria que realiza el transporte por carretera dentro del mundo global del transporte, ya que según el análisis debe soportar una carga de algo más del 88 por ciento del total

FELIPE ALONSO



La aportación anual a las arcas del Estado que aporta el conjunto de los vehículos que se desplazan por la carretera -turismos, camiones, autobuses y otros- supone una cifra superior a los 22.600 millones de euros, según los últimos datos auditados, y supone que más del 88 por ciento del total de la recaudación fiscal que ingresa el país por todas las formas de transportes -ya sea carretera, aéreo, de carácter marítimo o por ferrocarril- son a través de las autovías, autopistas o por las carreteras convencionales. Un estudio de la Cátedra Transyt de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la UPM para la Fundación Francisco Corell, indica, además, que el 75 por ciento -es decir, 16.800 millones de euros de esos ingresos- corresponden a los impuestos que se deben pagar por los carburantes, y el resto son la suma de otras tasas, de cánones y peajes. A juicio de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic) se trata de una demostración del por qué de la situación asfixiante a que se está sometiendo al sector del transporte por carretera, que está en un momento muy difícil. Asimismo, las conclusiones del informe indican que no revierte la recaudación fiscal por la carretera en la mejora de éstas, y que hay un déficit acumulado de inversión en estas vías de más de 6.000 millones de euros.

La carretera, la que más carga impositiva soporta

La carretera soporta mucha más carga impositiva que cualquier otro medio de transporte -más que el ferrocarril, el marítimo y el aéreo-. En una comparación entre todos los medios de transporte, la carretera, con sus 22.600 millones de euros, es el *pagano* de impuestos, dado que el aéreo que es el tipo que le sigue en mayor aportación a las arcas estatales, lo hace con tan sólo 2.287 millones de euros por impuestos, es decir, cerca del 9 por ciento del total de lo aportado por el transporte en España. En el tercer lugar se encuentra el marítimo, con 932 millones

22.600 Millones de euros, aporta el transporte por recaudación fiscal a las arcas del Estado, cada año

de euros, por debajo del 3 por ciento, y, curiosamente, el ferrocarril no sólo no aporta, sino que según en citado estudio, lo que hace es tener un superávit de más de 231 millones de euros debido a sus subvenciones específicas.

La principal aportación que realiza el transporte por carretera al Estado se produce a través de los impuestos que abona por el combustible, que supera los 17.000 millones, a los que hay que sumar entre aportaciones de otro tipo, las tasas y los peajes, un desembolso aproximado total de 1.758 millones más de euros. También se deben considerar otros dos impuestos específicos para la carretera, como son el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, que se conoce habitualmente como *Impuesto de Circulación* (IVTM), y el Impuesto de Matriculación o IEDMT. Por ambos conceptos, y según los datos manejados por el citado estudio, las arcas estatales ingresan anualmente más de 2.900 millones de euros. Y en el caso particular del transporte de las

mercancías, se deben sumar otros dos impuestos específicos que corresponden a las autorizaciones y a los tacógrafos, que vienen a representar unos pagos de más de 27 millones de euros.

El transporte de mercancías por carretera es el más damnificado por los impuestos, según indica el análisis del estudio encargado por la Fundación Corelli, dado que, por ejemplo, en el caso del combustible, es este sector el que debe cubrir 7.000 millones de los 17.000 totales, es decir, más del 42 por ciento del total, además de las tasas comunes a otros servicios, como son los turismos particulares, los autobuses..., y de las específicas que ya se han indicado antes. Por ello, la Asociación de



Transporte Internacional por Carretera (Astic), receptora del informe de la Fundación Corelli, recalca la necesidad de que se produzca un cambio en la consideración que la Administración tiene con el transporte por carretera. Su director general, Ramón Valdivia, considera que se está produciendo una “enorme presión fiscal” que se está reflejando en el empleo, ya que “se hace menos competitivo al sector y empuja a muchos trabajadores a abandonar el mercado laboral”. Asimismo, solicita ese cambio impositivo, y lo justifica en el sentido de que “el transporte por carretera sigue siendo el modo más viable de transporte, debido a su eficiencia, flexibilidad y economía, así como sector generador de empleo, riqueza y bienestar”.

Y los otros sectores...

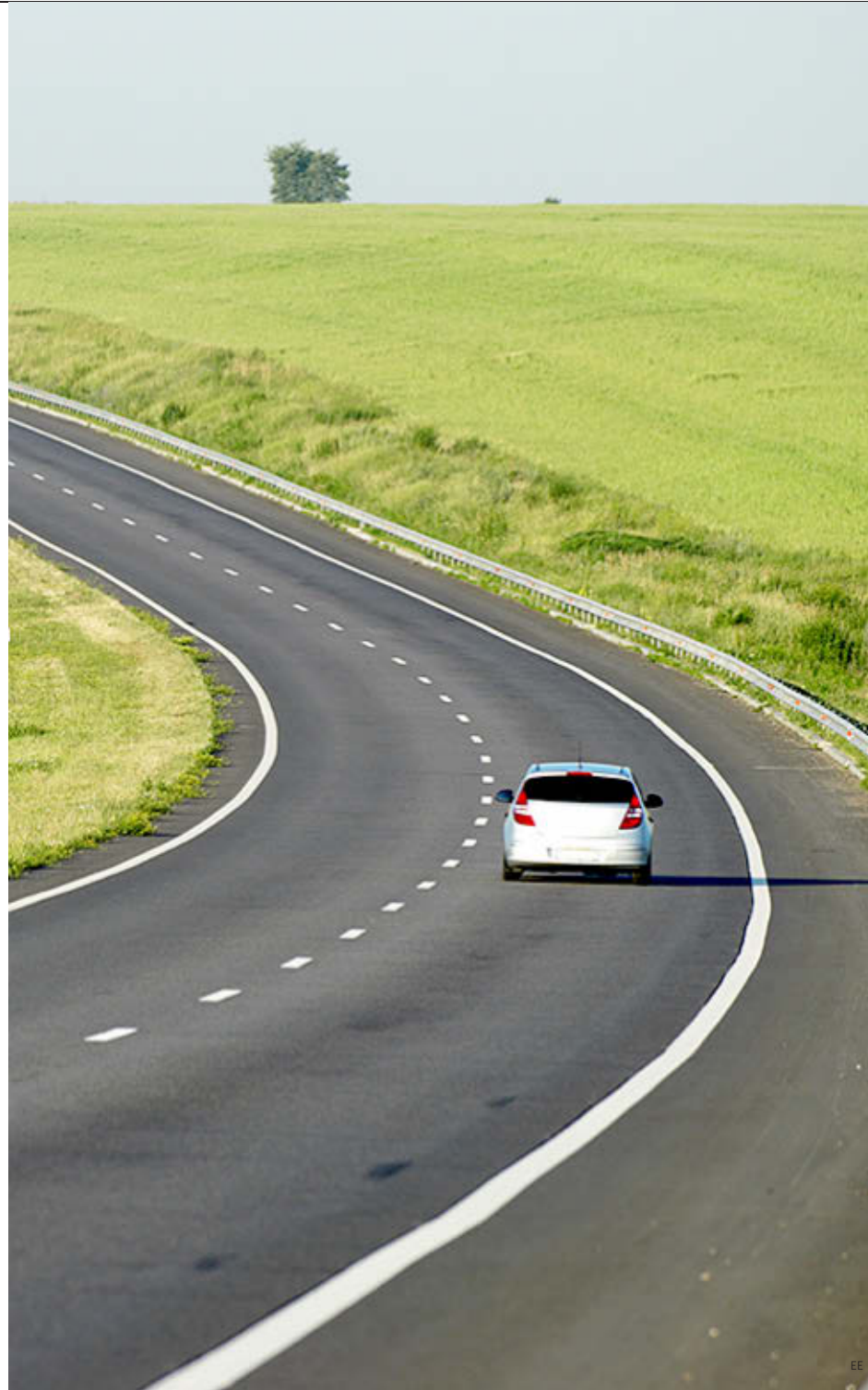
Pues el informe hace hincapié en el hecho diferencial que se da con respecto a los otros medios de transporte: aéreo, marítimo y ferroviario.

La fiscalidad es mucho más reducida que la carretera, pues no tienen que pagar impuestos específicos al carburante, ni impuestos de circulación, ni de matriculación, lo que significa que pueden ahorrar en su conjunto cerca de 20.000 millones de euros anuales, lo que genera un importante desequilibrio de competencia.

El transporte marítimo debe hacer frente a las tasas portuarias, mientras que el aéreo tiene como fiscalidad específica las tasas aeroportuarias.

Curiosamente, el que más beneficiado sale es el ferrocarril, que no sólo no paga los tipos impositivos por los conceptos que los demás servicios deben hacerlo, sino que recibe subvenciones, que, a juicio del estudio, distorsionan la competencia. De acuerdo con los datos auditados por la Cátedra, recibió más de 550 millones de euros en aportaciones, lo que le hizo generar como ingresos en su balance más de 230 millones de euros. Y mientras que el transporte de mercancías por carretera contribuye al Estado con 0,038 euros por tonelada/kilómetro; el ferrocarril lo hace en un 0,013 toneladas por km.

Una de las protestas que generan entre los transportistas por carretera los impuestos que deben pagar, es que no repercuten, como debiera, en la mejora de las vías. De hecho, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha advertido de que hace falta una inversión de 65.000 euros por kilómetro en las carreteras españolas tras la falta de inversión acumulada en los años pasados por la crisis, y calculan que el déficit de inversión que se acumula se sitúa en un entorno próximo a los 6.600 millones de euros, con un aumento de hasta 7 puntos en los últimos dos años. Por eso se pide desde el sector del transporte que se invierta más en mantenimiento.



Recaudación fiscal por el transporte

■ Recaudación total

La recaudación fiscal del total del transporte -carretera, aéreo, por mar y ferrocarril- alcanza más de 25.625 millones de euros por año.

■ Carretera

Es quien más fiscalidad soporta anualmente, cubriendo 22.600 millones de euros del total. En este caso, destaca el impuesto por carburante, que llega hasta los 16.792 millones de euros. Los otros impuestos que debe asumir la carretera vienen dados por el impuesto de circulación, cerca de 2.500 millones de euros; por las ITV la cifra anual llega a los 1.000 millones; por el impuesto de la circulación se recaudan otros 461 millones; por los peajes, 1.758 millones, y por otros conceptos, como son las autorizaciones y el tacógrafo, 25 millones de euros.

■ Aéreo

Por las tasas aeroportuarias se ingresan en impuestos 2.287 millones de euros.

■ Marítimo

Por las tasas portuarias, se paga 982 millones de euros.

■ Ferrocarril

Soporta una carga fiscal menor, que está en base a los cánones de uso de vía, y otros, pero tiene subvenciones estatales.



ACTUALIDAD

→ NOTICIAS

ALSA ESTABLECE UN NUEVO DESCUENTO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Este descuento se concreta en una reducción del 15% en el precio del billete a todas las personas con una discapacidad igual o superior al 33%. Es aplicable para viajar en todos los servicios, tanto de largo recorrido estándar como regionales, operados por ALSA, y para viajar todos los días de la semana en cualquier horario. Para acceder a este descuento, que ya está disponible, el beneficiario sólo deberá presentar la documentación que acredite el grado de discapacidad requerido a la hora de adquirir su billete en los puntos de venta de las estaciones.



LLEGA A GALICIA TEATRO BUS, LA PRIMERA PROPUESTA TEATRAL SOBRE RUEDAS

Tras el éxito conseguido en Madrid, Málaga, Valencia, Sevilla, Mallorca y Guimarães (Portugal), ahora Arriva Esfera lanza esta revolucionaria propuesta cultural y de ocio en Galicia. Autocares Presas, con sede en Bendoiro (Lalín), será la encargada de desarrollar esta innovadora iniciativa en Galicia. La presentación ha tenido lugar en el Concello de Lalín y ha contado con la presencia del alcalde de Lalín, Rafael Cuña; Juan Carlos Velasco, director de operaciones de Teatro Bus; y Alberto Blanco, de Autocares Presas, que será la empresa encargada de desarrollar esta innovadora iniciativa en Galicia.

DBUS INSTALA MÁS PANELES DE INFORMACIÓN ELECTRÓNICOS

Dbus ha instalado nuevos paneles electrónicos en las paradas que informan de los tiempos de llegada de los autobuses. Con estos 7 nuevos paneles, desde que en 2005 se instalaran los primeros, Dbus cuenta con 100 paneles Electrónicos. Asimismo, Dbus espera poder seguir instalando más unidades con el fin de mejorar el servicio de información a las personas usuarias. Para el resto de paradas que no disponen de paneles electrónicos, la consulta de tiempos se puede realizar a través del código QR ubicado en la parada, enviando un SMS con el código de parada y por Bluetooth. Además, Dbus dispone de una aplicación móvil gratuita para iOS y Android que permite consultar los tiempos de llegada de forma rápida y sencilla desde cualquier lugar y en cualquier momento. Asimismo, los tiempos de llegada están también disponibles en la página web.



LA PRIORIDAD DE LA EMT DE VALENCIA ES BAJAR LA EDAD MEDIA DE LA FLOTA

Por ello, se ponen en circulación 39 nuevos autobuses. Desde el año 2011 no se renovaban los vehículos. El coste total de esta inversión ha sido de cerca de 10 millones de euros a través de una línea de crédito a pagar en diez años. Del total de unidades, 4 son autobuses híbridos. En la imagen vemos al concejal de Movilidad de Valencia, Giuseppe Grezzi, acompañado del director-gerente de la EMT de la ciudad, Josep Enric García Alemany. Según explica el concejal de movilidad Giuseppe Grezzi, esta renovación de la flota "va en la línea de lo que se espera de la empresa pública de transportes, tener una oferta de calidad para que el uso del transporte público vaya ganando terreno progresivamente al del coche particular". El director-gerente de la EMT Josep Enric Alemany ha remarcado que uno de sus objetivos es "rejuvenecer la envejecida flota de vehículos". "Este es el primer paso para desarrollar una política integral de movilidad en la que los ciudadanos sean el centro de la planificación", ha concluido.



SOMAUTO ENTREGA UNA UNIDAD A EMPRESA ZAMORANO

El operador cordobés ha adquirido su primer Otokar, un Vectio T con 290 caballos de MAN. Incorpora ya los nuevos sistemas de seguridad de aviso de cambio de carril involuntario y frenada de emergencia. Tiene capacidad para 39 plazas + G+C.

UN NUEVO KING LONG EN LA EMPRESA J. MARTÍN

Es un autoportante de 9 metros, modelo C9 con capacidad para 35 viajeros + G+C. El vehículo de este operador madrileño con base en Valdemorillo tiene motor Cummins Euro 6 de 310 cv, alojado en la parte trasera.



AUTO GRANADINA ADQUIERE UN MICROBÚS MERCEDES-BENZ

VEINBUS ha hecho entrega de un vehículo Mercedes-Benz del modelo Sprinter al operador. Este microbús tiene terminación de lujo y capacidad para 24 plazas. La entrega se realizó a Antonio Cano, Gerente de la empresa Auto Granadina.



JULIÀ SUMA A SU FLOTA UN VEHÍCULO INDCAR

La compañía ha optado por un MAGO2 de 32 plazas. En los últimos años la empresa catalana ha adquirido varios minibuses Indcar. El Mago2 de Indcar ha sido equipado con todo lujo de detalles, ofreciendo las comodidades de un modelo VIP.



ACTUALIDAD
→ UN DÍA FELIZ

BQB Technology



desde 1978

SEGUIMOS AVANZANDO

FABRICANDO:

- SOFTWARE TORGRAF
- PROYECTOS ESPECIALES
- CONSOLA PENDRIVE VISION NOCTURNA
- LEDS ULTRALUMINOSOS (HIGH BRIGHT)
- TEXTOS MULTI IDIOMAS
- ALIMENTACION DE 9-32 Vcc
- ILUMINACION INTERIOR DE LED
- PARADAS, RAMPAS Y RELOJES
- SISTEMAS CCTV
- CALIDAD BAJO LA NORMA ISO 9001:2008



36

36 CONSORCIO



PARADAS
DINÁMICAS

36 VALLE INCLAN
CONSORCIO

1 BUENA VISTA
PL. AMERICA

LETREROS FULL COLOR:
TOTALMENTE EN COLOR

28 EL RINCON
HOSPITALES

LETREROS MIXTOS: NUMERO
MULTICOLOR, DESTINO EN AMBAR

15 DIAGONAL
POL. INDUSTRIAL

LETREROS LED BLANCO

Buenos resultados para el Nissan Cabstar

Marco Toro, consejero director general de Nissan, se ha mostrado satisfecho de los resultados alcanzados por su compañía, en cuanto a la venta de vehículos comerciales, fundamentalmente en lo que respecta a los camiones Cabstar que se fabrican en Ávila. Según sus datos, esta gama ha conseguido incrementar sus ventas en un 30% durante el pasado ejercicio, "lo que significa haber conseguido unos resultados excepcionales y estar en la cuota tope de mercado; además, somos líderes en este segmento". Toro anunció novedades en los próximos meses en la gama de furgonetas Primastar, señalando que su ambición es conseguir una cuota de mercado similar a la que tienen en turismos. Interpelado sobre el plan de fabricación de camiones en la factoría abulense, Marco Toro evitó pronunciarse (no es su responsabilidad),



Imagen de la fábrica de Ávila, con motivo del inicio de la producción del camión NT 500.

con motivo de la rueda de prensa en la que la marca presentó sus resultados comerciales del pasado ejercicio.

Para más información:
www.nissan.es

Diez años de la Fundación Wtransnet

La Fundación Wtransnet, organismo de carácter privado y sin ánimo de lucro, celebra el décimo aniversario de su constitución, coincidiendo con los 20 años de existencia de la empresa matriz, plataforma de networking en el sector del transporte. A lo largo de esta década se ha dedicado principalmente a la movilización de recursos económicos y su canalización hacia actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica y organizativa, en beneficio del sector del transporte y la logística, poniendo énfasis en la pequeña y mediana empresa. Entre sus

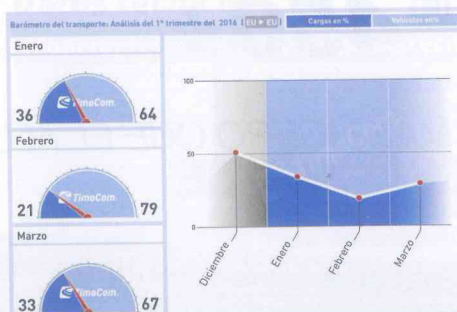
iniciativas más destacados se encuentra la organización de WConnecta, un evento internacional de networking para profesionales del transporte, el proyecto de Firmas Digitales, gracias al cual se realizaron 3.500 firmas para autónomos, o la puesta en marcha del Transporte Solidario, un proyecto mediante el cual se facilita la realización de transportes a la Federación Española de Banco de Alimentos (FESBAL).

Para más información:
www.wtransnet.org

Barómetro TimoCom: débil inicio de año

Según el barómetro de transporte de TimoCom, el transporte europeo no ha tenido un buen primer trimestre en 2016, ya que la proporción de cargas con respecto a las capacidades disponibles se situó en 30:70. El sector tocó fondo en febrero, con un 21:79, siendo así el más débil de los últimos cinco años.

Para más información:
www.timocom.es



OFERTAS Y DEMANDAS

SE OFRECE

Trabajo fijo transporte nacional (cargas para zona Andalucía y otros puntos), piso móvil, basculante, semitautliner. Salidas desde Soria a distintos puntos.
Tel: 607 90 34 04 / 617 38 13 81

Precio por anuncio y mes: 50 euros (IVA incluido)

Asociados CETM: 42 euros (IVA incluido)

Máximo 20 palabras. Contacte con nosotros y le informaremos.

Tel: 91 744 03 95 / Fax: 91 519 49 92 / E-mail: ngonzalez@bgo.es

SE NECESITA

Tarjetas servicio público ligero y pesado y servicio particular.
Tel: 982 22 86 90
649 96 85 07

...Y lo publicaremos gratis en www.transporteprofesional.es

BREVES

BPW Trapaco, que recientemente ha adquirido RG Repuestos Deifontes, especializada de accesorios y piezas de recambio para el vehículo industrial, ha culminado la apertura del tercer centro de esta empresa, ubicado en Alcalá de Guadaíra (Sevilla), que se une a los que ya tenía en Deifontes (Granada) y Algeciras (Cádiz), completando así la estructura de la compañía en el sur de la península.

SIGAU, que recogió 120.715 toneladas de aceites usados en 2015, ha incrementado significativamente su financiación a las empresas gestoras del residuo, con un mecanismo de compensación vinculado a la cotización internacional de los lubricantes, que permite una adaptación continua a las variaciones de precios durante 2016, con el objetivo de asegurar la recogida del residuo.

Carreras Grupo Logístico ha sido galardonado con el premio Pujanza Empresarial 2016, distinción que otorga el Periódico de Aragón.

BP ha anunciado que ha incrementado en España tres veces más de lo previsto su facturación en el último año, éxito que atribuye a la incorporación de la tecnología Active en su gama de combustibles, innovación que ayuda a limpiar los motores.

Ronal Group, fabricante de llantas de aleación ligera para automóviles y vehículos comerciales, está construyendo en Teruel un segundo centro de producción, con el que la empresa va a incrementar notablemente sus capacidades de producción.

VDO comercializa ya su nueva llave DLK Pro de VDO, que permite a los conductores descargar, almacenar y transportar los datos del tacógrafo digital y de su tarjeta con la máxima seguridad. Entre sus características están su gran capacidad de memoria (puede conservar alrededor de 6.000 descargas trimestrales) y su pantalla táctil de 2,2 pulgadas, que permite visualizar las últimas descargas, el progreso de la descarga, el nivel de carga de la batería y la memoria disponible. También muestra un recordatorio sobre cuándo hay que descargar los datos para cumplir con la legislación.

Grupo Moldtrans, operador español de transporte terrestre internacional, marítimo, aéreo, distribución nacional, logística, servicios feriales y aduanas, celebró el pasado mes de abril el 30 aniversario de su delegación en Valencia.

CARRETERA

Gefco España incrementa sus ventas un 3% en 2015 hasta los 324 millones

ALFONSO ALDAY. Madrid

Gefco España alcanzó el pasado año una facturación de 324 millones, lo que supone un incremento del 3 por ciento, idéntico porcentaje al registrado por su matriz francesa, perteneciente a los ferrocarriles rusos RZD, que cerró 2015 con unas ventas de 4.200 millones. El crecimiento fue general en todos los sectores, con especial impacto en automóvil, industrial y gran consumo.

Así lo avanzó a TRANSPORTE XXI el director general de la compañía, Julián Navarro, que se mostró "optimista y confiado" en poder seguir por la senda del crecimiento, con buenas perspectivas en automoción. "Varias marcas han anunciado importantes inversiones y esperamos que nos beneficie su buena marcha, dada nuestra vinculación con la logística del automóvil, donde Gefco España transportó más de 745.000 vehículos el pasado año", apuntó Navarro.

El directivo, que cumplió recientemente un año al frente de la compañía, calificado de "positivo y muy intenso", también puso el foco en la reestructuración de servicios, métodos y organización llevada a cabo. "Nos ha permitido adaptarnos mejor a las necesidades de cualquier cliente, desde el que necesita un envío especial o puntual a aquellos que quieren que nos impliquemos en su cadena logística desde su inicio", dijo.

Gefco España transportó más de 745.000 vehículos durante el pasado año

En este contexto, el operador incorporó tres nuevas unidades de negocio: 4PL (4th Party Logistics), WRP (almacenaje y envases reutilizables) y Métodos y Compras de transporte. "De esta manera -añadió- nos adecuamos más a la estructura de la matriz y a las áreas de negocio, ganando en dinamismo y agilidad para asumir la transformación que vive la compañía".

En cuanto a la estrategia de expansión en España, el directivo subrayó que "estamos analizando el mercado para optimizar nuestra presencia y potenciarla en aquellas zonas donde detectemos mayor demanda o necesidades específicas".

El objetivo, insistió Navarro, es

"ayudar al grupo en su estrategia de crecimiento, que se ha marcado duplicar la facturación para el año 2020 y fortalecer su posición como empresa logística internacional".



LUC Nadal, presidente del grupo Gefco, y Julián Navarro, director general de Gefco España.

Wtransnet te presenta su **nueva solución** para el seguimiento de cargas durante todas las etapas del transporte

tracking cargo

- ✓ Obtén **información actualizada** del estado del transporte de la carga
- ✓ Recibe **al momento** la confirmación de entrega
- ✓ La aplicación que utilizan los **11.000 asociados** de Wtransnet



CARRETERA

Primafrío moderniza flota para asegurar su liderazgo en el transporte frigorífico

El flotista invierte 45 millones en la compra de 300 cabezas tractoras y 350 semirremolques

ANTONIO MARTÍNEZ. Valencia

Primafrío va a acometer un nuevo plan de modernización de su flota que le llevará a asegurar su liderazgo en el negocio del transporte frigorífico, bajo una inversión de 45 millones de euros.

El flotista murciano ha alcanzado un acuerdo con Mercedes Benz para el suministro de 300 nuevas tractoras con motorizaciones Euro 6, un contrato de suministro que permitirá a Primafrío la renovación de todas las unidades que le quedaban con motorización Euro 5 y cuyos contratos vencían a lo largo de este año, según confirmó a TRANSPORTE XXI José Esteban Conesa, director general de la compañía.

Junto a este contrato de suministro, Primafrío acometerá la renovación

de 350 semirremolques frigoríficos con la empresa alemana Krone.

La empresa, con una flota de alrededor de 1.500 unidades, no descarta adquisiciones a medio plazo, atendiendo a los requerimientos y las demandas del mercado, lo que le llevaría a situar su flota de transporte por encima de las 2.000 unidades a partir del ejercicio 2017, según las previsiones del operador murciano. Por el momento, el flotista se centrará en las renovaciones de material, ya que, según Conesa, "en Es-

Primafrío incrementó sus ventas un 27% en 2014, superando los 275 millones de euros



JOSÉ ESTEBAN Conesa, director general de Primafrío.

MARTÍNEZ

paña el trabajo está regular y vamos a limitarnos a renovar", indicando que "las importaciones han mejorado, pero el gran problema son los precios, que están bajando". Conesa explicó que "en el mercado frigorífico existe una fuerte competencia por parte de pequeñas empresas de países del Este de Europa que están trabajando a precios mucho más baratos", matizando que "las empresas que tenemos salarios europeos vamos detrás de ellos para poder aguantar el tirón". En la actualidad, Primafrío construye una plataforma logística en la localidad murciana de Alhama, que sustituirá sus instalaciones de Moli-

na de Segura. El operador levantará un almacén regular de mercancías, con una superficie de 14.247 metros cuadrados, en una nave de 300 metros de largo por 50 metros de ancho, completamente refrigerada y en la que podrán operar 106 camiones de forma simultánea. Conesa indicó que "va a ser un centro muy potente porque estamos muy necesitados de superficie para el almacenaje de mercancías". La inversión prevista por Primafrío en su nueva plataforma de Murcia ascenderá a 30 millones de euros. Primafrío facturó 275 millones de euros en el año 2014, registrando un aumento del 27 por ciento.



DEL MORAL  **CHIVITE**
CORREDURÍA DE SEGUROS ASOCIADOS, S.L.
www.delmoralychivite.com

Seguros de Caucción y Aduanas
Seguros de Transporte
Seguros de Resp. Civil Marítima
Flotas de Vehículos

C/ Bárbara de Braganza, 4, 3º • 28004 Madrid • Tl. +34 913 101 586 • Fax. +34 913 191 855

Arola **Hitsein**
LINKING YOUR WORLD

Union means strength

Fegatramer exige parkings para camiones

Tras casi una década sin avances, la patronal gallega Fegatramer vuelve a la carga para exigir estacionamientos vigilados para evitar los robos y asaltos a camiones

La Plisan estará operativa el próximo año

La Xunta anuncia que la urbanización de la Plisan, conocida como el puerto seco de Vigo, estará terminada el próximo año, por lo que "estará a disposición de las empresas"



Los muelles exteriores de A Coruña mueven ya 40% del total de graneles sólidos

El traslado progresivo de TMGA, Pérez Torres Marítima y grupo Nogar al puerto exterior de A Coruña empieza a sentirse en la estadística. Los tres grandes operadores de la dársena han ido consolidando los tráficos regulares de graneles sólidos en este nuevo emplazamiento, situándose ya en torno al 40 por ciento de la actividad total del enclave. En sus poco más de tres años y medio desde su puesta en marcha, el puerto exterior ha superado los dos millones de toneladas, según informa el organismo portuario, que espera rebasar los tres millones a lo largo del presente ejercicio, dado el ritmo de las operaciones y las expectativas de nuevas implantaciones. De hecho, los muelles exteriores de A Coruña fueron testigo recientemente de una jornada de intensa actividad, con cuatro buques operando de forma simultánea.

Geodis compra los primeros cinco megacamiones para comprobar su viabilidad

Forman parte de las 30 nuevas tractoras y plataformas del plan de ampliación de flota

ALFONSO ALDAY. Pamplona

Geodis ha decidido subirse a la 'ola' de los megacamiones de 25,25 metros y 60 toneladas para adaptar sus vehículos a los últimos cambios normativos. El grupo francés comprará las primeras cinco unidades para testar su viabilidad en España, que espera recibir en las próximas semanas, según avanzó a TRANSPORTE XXI el director general de Operaciones del Área de Transporte por carretera de la compañía en el mercado ibérico.

La configuración elegida para estas primeras unidades, tras las reiteradas peticiones de clientes de los sectores de automoción, papelería y distribución, principalmente, es la de una cabeza tractora y dos semirremolques, uno de 7,8 metros y otro estándar de 13,6 metros. "Es la combinación que mejor se adapta a las condiciones de trabajo de nuestros clientes, en lo que respecta a las operaciones de carga y descarga", señaló Oslé. Además, "esta opción modular permite mayor flexibilidad al poder trabajar como un vehículo estándar en caso de necesidad", añadió.

El Departamento de Operaciones trabaja ya con los clientes interesados en el 25,25 para determinar los tráficos que mejor se adapten a este tipo de vehículos. Una vez identificadas las rutas más interesantes, la compañía solicitará a la DGT la autorización previa que determina

rá la viabilidad, explicó el directivo. Y es que aún existen lagunas en cuanto a la reglamentación y la puesta en marcha de los megacamiones, cuya reciente entrada en vigor ha cambiado el paisaje de las carreteras españolas.

En este sentido, Oslé no cree que este tipo de vehículo se pueda desarrollar de manera extensiva en España, ya que "para que sea productivo debe de trabajar en unas condiciones muy regulares y fijas, además de estar limitadas por las carreteras y los accesos a los lugares

El grupo trabaja ya con los clientes interesados en el 25,25

de carga y descarga". El directivo también puso el foco en la viabilidad económica, haciendo hincapié en que "el nivel de los precios actuales del mercado nacional son bastante bajos como consecuencia del descenso de los combustibles y del exceso de oferta para una demanda de transporte que no remonta", puntualizó.

Por último, Oslé avanzó que los nuevos vehículos contarán con las últimas tecnologías en lo concerniente a la seguridad y que los conductores recibirán una formación



EL GRUPO Geodis cuenta con 750 cabezas tractoras y 860 plataformas en España.

específica en la conducción de los megacamiones, siendo ya experimentados en las rutas donde se pretenden utilizar estos conjuntos euro-modulares.

La adquisición de los primeros megacamiones forma parte del pedi-

do de 30 nuevos tractores y semi-remolques con los que el grupo francés Geodis ampliará la flota de transporte por carretera de su filial en la Península Ibérica, que alcanzará un parque de 750 tractores y 860 plataformas.

Especialistas en vehículos para logística Interna



FDT www.fabrisem.com
Fabricación y Desarrollo de Trailers
Zaragoza (España) Tfno: 976 391707

fabrisem

CARRETERA

Marcotran estrena el megacamión en la primera ruta comercial autorizada

El operador espera la luz verde de nuevas rutas para seguir utilizando estos vehículos

TRANSPORTE XXI. Zaragoza

Marcotran, empresa de transporte por carretera que dirige Jesús Marco López, estrenó el pasado 17 de mayo el megacamión en la primera ruta comercial autorizada por la Dirección General de Tráfico y en las provincias por donde discurrió el trayecto.

El operativo consistió en una configuración de camión rígido con caja de 7,75 metros y un semirremolque de 13,80 metros unido mediante una *dolly* de dos ejes, alcanzando una longitud total de 25,25 metros. La ruta fue con salida desde Zaragoza hacia Vigo y el retorno. El transporte se realizó para "fabricantes del sector textil y línea blanca", destaca la compañía de transporte a través de un comunicado.

Marcotran recuerda que las rutas utilizando este tipo de vehículos permiten transportar por camión cerca de un 60 por ciento más de *palets*, "pasando de 33 a 52 unidades". Además, "la masa máxima autorizada aumenta un 50 por ciento, de 40 a 60 toneladas, lo que supone, en términos de carga útil, un incremento del 66 por ciento, de 24 a 40 toneladas".

Marcotran espera que la Dirección General de Tráfico autorice próximamente nuevas rutas para continuar utilizando los megacamiones. Marcotran es una de las empresas



JESÚS Marco López, consejero delegado.

de transporte que participaron en las pruebas piloto con este tipo de vehículos a principios de año, mientras se esperaba la luz verde definitiva (la aprobación de la correspondiente instrucción técnica por parte de la Dirección General de Tráfico) a la circulación de las unidades.

La Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) cifró, en su día, en 110 millones de euros el ahorro anual que supondría para la industria del automóvil española un uso "limitado" camiones de hasta 25,25 metros y 60 toneladas.

EXPRESS

Alibaba y Correos enseñan a las pymes el potencial para vender online en China

TXXI. Barcelona

El Grupo Alibaba y Correos han organizado dos encuentros con *pymes*, en Madrid y Barcelona, para promover las exportaciones españolas al mercado chino a través de la venta de sus productos en la plataforma *online* T-Mall Global, que pertenece a Alibaba.

Las empresas han tenido la oportunidad de conocer de primera mano el procedimiento para adentrarse en el mercado de la compra-venta *online* en China. Estas compañías pertenecen a los sectores de actividad más activos para la exportación a ese mercado, como la cosmética,

el textil, la zapatería o la agroalimentación. Con una clase media emergente con creciente poder adquisitivo, China representa el mayor mercado *online* del mundo, con 400 millones de compradores.

Actualmente, España ocupa la posición 42 entre los proveedores de China, aunque las empresas españolas tienen potencial para situarse entre los diez primeros puestos, según los expertos.

Desde el pasado otoño, los consumidores españoles pueden escoger el servicio de entrega de Correos para las compras que realicen en la plataforma de Alibaba.

TECNOLOGÍAS

La transitaria valenciana Sea Line Cargo implanta la herramienta de gestión integral de Visual Trans

La transitaria valenciana Sea Line Cargo ha apostado por implantar la herramienta de gestión integral de Visual Trans. La compañía, dirigida por José Riquelme, se prepara así tecnológicamente para seguir creciendo.

"Con una herramienta de gestión integral, como lo es Visual Trans, esperamos avanzar en la agilidad de los procesos de gestión de nuestra empresa y mejorar en eficacia con un mayor control de las líneas del negocio y con una visión gerencial de toda la actividad.", señala José Riquelme. Sea Line Cargo parte de la base que: "Evidentemente que somos competitivos en precios, pero creemos que el precio no lo es todo en este sector", añade el empresario. Otra de las empresas que ha implantado este año el *software* de Visual Trans ha sido Iberoforwarders.



LOGÍSTICA

La digitalización y la visibilidad de la cadena de suministro son claves para la reducción de costes

Los expertos en logística plantean la digitalización y la visibilidad de la cadena de suministro como claves para mejorar el servicio al cliente. Así se puso de relieve en el foro Zaragoza Logistics Center (ZLC), centro de investigación promovido por el Gobierno de Aragón en colaboración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT).

Y es que la digitalización y la visibilidad también son claves para la reducción de costes. En el marco del encuentro, se celebraron dos mesas redondas. En la primera se analizó la forma de dar visibilidad a la cadena de suministro para impulsar la resiliencia empresarial, mientras que la segunda trató sobre cómo la digitalización está afectando a los procesos logísticos. Además, se incidió en la importancia de monitorizar toda la cadena de suministro, algo que facilita la planificación y la anticipación en la toma de decisiones, así como la reducción de costes.



FORMACIÓN

Convocada la nueva edición del Premio "José María Huch" otorgado por la Fundación Francisco Corell

La Fundación Francisco Corell ha convocado la octava edición del Premio "José María Huch", que está dotado con la cantidad de 12.000 euros. El objetivo del galardón es incentivar la investigación y conocimiento en todos los campos y aspectos que permitan una mejor y mayor contribución del transporte, en cualquiera de sus modos, al desarrollo sostenible, con especial atención al impacto de la modificación de infraestructuras para el establecimiento de corredores de transporte con la utilización de las nuevas tecnologías de conducción automatizada. Se admiten aquellos trabajos inéditos que, habiendo sido divulgados en los ámbitos docente, de investigación o empresarial, no hayan optado a otros premios. Además, podrán ser candidatos trabajos que se hayan divulgado fuera del ámbito docente y que, a juicio del jurado, merezcan optar al mismo. El plazo límite para presentar los trabajos concluye el 31 de marzo de 2017.

MARÍTIMO

La Fundación Valenciaport conoce de primera mano las oportunidades para el negocio portuario en Indonesia

La Fundación Valenciaport tenía previsto participar, el 30 de mayo, en la jornada "Indonesia-Oportunidades de inversión: infraestructuras portuarias y turísticas", al cierre de esta edición. Este tipo de iniciativas es una oportunidad de conocer de primera mano las oportunidades que ofrece el país a las empresas españolas. Esta jornada se enmarca en una misión comercial y de promoción de inversiones que tenían previsto realizar cargos públicos de ministerios de infraestructuras, transporte y turismo indonesios, incluidos responsables portuarios, que incluía visitar las instalaciones del puerto de Valencia.



Grupo Mazo obtiene una ampliación de 30 años para su concesión en el puerto de Cádiz

La solicitud de la empresa responde a la necesidad de renovación de sus actuales instalaciones del puerto gaditano.

Miércoles, 1/06/2016 por CdS



El centro renovado, que cuenta con concesión para los próximos 30 años y se ubicará en el muelle Marqués de Comillas.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ha publicado en el BOE del 20 de mayo el otorgamiento de la ampliación de la concesión del Grupo Mazo, por la que la empresa de transporte **renovará sus instalaciones en suelo portuario**.

El centro renovado, que cuenta con concesión para los próximos 30 años y se ubicará en el muelle Marqués de Comillas, contiguo a la terminal de tráfico rodado, **ocupará una parcela de 2.383,75 m²**. Entre otras prestaciones, contará con un punto de suministro de combustible de gasóleos A y B y AdBlue.

La **tasa de la ocupación** que incluye la concesión **es de 24.194,08 euros al año**, mientras que las tasas de actividad son de 0,75 euros por vehículo industrial al año y de 0,005 euros por litro de suministro de gasóleo.

La solicitud de la empresa responde a la **necesidad de renovación de sus actuales instalaciones** del puerto gaditano, entre las que se encuentran un taller para realizar el mantenimiento de su flota de vehículos, y que se utilizan para ubicar sus camiones **antes del embarque en buques ro-ro a las Islas Canarias y Marruecos**.

Aprovechando las obras de remodelación, se ha añadido al proyecto la construcción unas **nuevas cámaras frigoríficas**, con una capacidad de almacenamiento **de 400 palets a tres alturas**.

El puerto de Cádiz prevé que las obras estén **finalizadas en el segundo semestre de este año**.