

## OPINIÓN

PICOS *de oro*

“La liberalización no ha supuesto un avance en cuanto a transporte de mercancías en tren”.

**Íñigo de la Serna**  
Ministro de Fomento

“No puede permitirse que cada país regule el transporte internacional como mejor le parezca, favoreciendo sus intereses y perjudicando a los demás”.

**Borja de Torres**  
Consejero delegado de Acotral

“Cargadores y transportistas tenemos que ir de la mano para ganar eficiencia y competitividad”.

**Jorge Somoza**  
Director general de Atradiace

“Algunos países (como los que defienden el salario mínimo) quieren frenar al transporte internacional español”.

**José María Quijano**  
Resp. Relaciones con la UE de CETM

“La logística es el principal imán para atraer empresas a Aragón”.

**Javier Cambán**  
Presidente del Gobierno de Aragón

“El gas natural es una oportunidad histórica del transporte para abandonar la coletilla de contaminante”.

**Carlos Marín**  
Translogística Marín

“Existe un inconveniente en la implantación del Código Aduanero, y es la distinta velocidad a la que lo están implementando los países”.

**Antonio de la Ossa**  
Director general de Ibercórdoba

“El temor del sector es que no se pueda transmitir al transporte el beneficio generado por la mayor oferta que supondrían las 44 tm”.

**José Luis Carreras**  
Grupo Carreras

EL ASCENSOR *del transporte*

↑ **Jorge Alonso**  
Pres. Grupo Alonso

Grupo Alonso está expandiendo su negocio transitorio con la creación de nueva estructura internacional bajo la marca “Alonso Forwarding” que englobará las operaciones de sus transitarias españolas y nuevos nichos de negocio en mercados exteriores. Bajón el timón del empresario Jorge Alonso, el grupo está tejiendo una red en su apuesta por ofrecer en el negocio del forwarding un servicio logístico global a sus clientes.



↓ **Juan Bravo**  
Presidente de Adif

La apuesta de Adif por el ancho internacional en exclusiva en la variante de Pajares excluye, en la práctica, al tráfico de mercancías. Aunque el presidente de Adif, Juan Bravo, asegura que cuando finalicen las obras es probable que los trenes de mercancías puedan circular por la variante si se consigue la tecnología necesaria para que compatibilicen ancho ibérico y ancho UIC, está claro que vuelven a primar los pasajeros sobre la carga.



↑ **Izaskun Bilbao**  
Eurodiputada del PNV

La Comisión Europea ha decidido, a raíz de una interpelación de la eurodiputada española Izaskun Bilbao, revisar la reglamentación europea sobre el acceso al ejercicio de la profesión de transportista por carretera y sobre el acceso al mercado de transporte internacional de mercancías por carretera para evitar fraudes y abusos como la creación de sociedades ficticias (empresas buzón) que está sufriendo el sector.



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

La CE, en materia de transporte por carretera, se había marcado como objetivo para la presente legislatura clarificar la normativa, para poner freno a las medidas proteccionistas de algunos países, y reforzar la legislación laboral. Pues bien, los primeros platos hechos a fuego lento en los fogones de Bruselas no pintan bien. Según fuentes sindicales, las propuestas manejadas constituyen una forma de “legalizar el dumping”.

## AGENDA

## TRANSPORT LOGISTIC

Conferencia y Exhibición  
9-12 de mayo de 2017  
Múnich (Alemania)  
[www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de)

## LOGISMED

Conferencia y Exhibición  
17-19 de mayo de 2017  
Casablanca (Marruecos)  
[www.logismed.ma](http://www.logismed.ma)

## ASAMBLEA GENERAL DE ASTIC

Conferencia  
25-26 de mayo de 2017  
Barcelona  
[www.astic.net](http://www.astic.net)

## SIL 2017

Conferencia y Exhibición  
6-8 de junio de 2017 -Barcelona  
[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com)

## TOC EUROPE 2017

Conferencia y Exhibición  
27-29 de junio de 2017  
Amsterdam (Holanda)  
[www.tocevents-europe.com](http://www.tocevents-europe.com)

## CONGRESO DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO

Conferencia y Exhibición  
21-22 de septiembre - Valencia  
[www.atfrie.es](http://www.atfrie.es)

## X CONGRESO DE FETEIA

Conferencia  
21-24 de septiembre de 2017  
Vigo  
[www.feteia.org](http://www.feteia.org)

## COOL LOGISTICS GLOBAL

Conferencia y Exhibición  
25-27 de septiembre de 2017  
Algeciras  
[www.coollogisticsresources.com/global/](http://www.coollogisticsresources.com/global/)

## FRUIT ATTRACTION

Conferencia y Exhibición  
18-20 de octubre de 2017  
Madrid  
[www.fifema.es](http://www.fifema.es)

REVISTA DE PRENSA *Internacional*

## American Shipper

## Fronteras físicas

El CEO de la Cámara de Comercio para la Navegación Marítima de Reino Unido advierte a los legisladores sobre los potenciales efectos negativos para los puertos y los volúmenes de comercio, derivados del Brexit. De manera específica, la introducción de fronteras físicas constituiría un “escenario de pesadilla”, según Guy Platten. Un supuesto que califica de “catástrofe total para los puertos y el comercio”. La primera ministra Theresa May explicó que ansía cerrar un acuerdo aduanero “sin fricciones” con la UE, que logre fa-

cilitar el comercio; pero algunas organizaciones del sector y analistas no esperan una transición “imperceptible”. Platten remarca, en este sentido, los amplios tiempos de tránsito para los camiones no comunitarios que entran en Reino Unido.

## POST &amp; PARCEL

NEWS, VIEWS & JOBS FOR THE GLOBAL MAIL & EXPRESS COMMUNITY

## La competencia digital

“Mejorar la competencia digital resultará crucial” para las compañías postales y de paquetería, con el objetivo de capturar el potencial incremento de sus ingresos derivado de la explosión de crecimiento del ecommerce, según un informe de Accenture. En este documento, la

consultora analiza el comportamiento de 31 compañías postales y de paquetería para comprender en qué modo la tecnología digital puede contribuir a generar ingresos acordes con el ritmo de crecimiento del mercado del comercio electrónico. Accenture encontró que el sector de la paquetería exprés se encuentra más digitalizado que el sector de los bienes de consumo o los servicios, pero que camina por detrás de la electrónica, la alta tecnología, las comunicaciones, los detallistas, la banca y las utilities. De acuerdo con el informe, la consultora revela que el sector exprés no viene revirtiendo su inversión en tecnología digital en una mejora financiera relevante.

## portstrategy

## Reforma detenida

La propuesta de reforma de la estiba en España se encontró en el Parlamento con 142 votos favorables, contra 33 abstenciones y 175 votos desfavorables. Una vez conocido en fracaso del decreto ley, los sindicatos cancelaron los paros previstos para un futuro inmediato. Este hecho deja a la contratación portuaria en España en peor posición competitiva respecto de otros países europeos, e incluso en peor posición que otras regiones que también compiten por la carga de transbordo. Por ejemplo, la nueva terminal de contenedores semiauto-

matizada de APM Terminals en Tánger, actualmente en desarrollo, resulta un gran candidato para atraer volúmenes desde España. La actitud de los estibadores españoles se encuentra en sintonía con la misma resistencia que otros trabajadores portuarios del mundo mostraron ante el cambio, por ejemplo, en los casos de Italia, Reino Unido y Australia. En cualquier caso, la verdad es que estos cambios son necesarios, tanto para aprovechar la tecnología existente, como para adaptar los procesos de trabajo frente a los nuevos buques, así como para incrementar la eficiencia y lograr economías de escala que permitan ser competitivos en el escenario internacional.

## ENRIQUE SORAVILLA

PRESIDENTE DE TRANSCALIT Y DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES SOLAZO

# “No es el momento oportuno ni adecuado para la implantación de las 44 toneladas”

EVA MÁRMOL. Barcelona

– **¿El transporte por carretera español ha salido ya de la UCI?**

– Los resultados de explotación de las compañías no son buenos. Ha habido una ligera mejora del volumen de trabajo. Sin embargo, teniendo en cuenta los precios y los costes, que están subiendo, la situación está estable dentro de la situación crítica que todos atravesamos.

– **¿Han tocado suelo los precios?**

– Han tocado suelo, a pesar de que todavía somos capaces de seguir bajando precios en los *tenders*.

– **Fenadismer propone incluir en el desarrollo de la nueva ROTT la prohibición de contratar el transporte por debajo de costes, ¿sería la solución?**

– Para mí, es una teoría muy antigua. Fijar el precio justo es una utopía. El sector del transporte tiene numerosos subsectores, con lo que establecer el precio/kilómetro en función de cada actividad es muy complicado, y el control de ello es todavía mucho más. La fijación de precios sería en teoría una buena solución. Pero, no sería fruto del mercado de la oferta y de la demanda, no se ajustaría a la competencia. Por lo tanto, no me parece una alternativa ni válida ni aplicable.

– **¿Qué tendría que hacer el transporte español para repercutir los costes?**

– Ser más corporativo, estar más unido, lo que es muy complicado en un sector tan atomizado y diversificado. No son los mismos los intereses de un portavehículo, de un portuario o de un cisterna. A la hora de buscar frentes comunes para nuestros intereses, somos egoístas, no somos capaces de aunar criterios. Dicen que somos un sector estratégico. Siéndolo, no tendríamos que tener los problemas que tenemos.

– **¿Significa que no son estratégicos?**

– Significa que somos estratégicos, pero no somos corporativos y no defendemos posiciones conjuntas de una manera correcta. Hay numerosas asociaciones, numerosos personalismos, y ello dificulta unificar las necesidades del sector.

– **¿El Comité Nacional del Transporte por Carretera es ejemplo de esta situación?**

– Sí. Está en pleno debate sobre el futuro reglamento de la ROTT e intentando fijar quién debe componer el Comité. Y, una vez más, relucen todos los personalismos. Hay que diferenciar entre lo que es

Las “numerosas asociaciones y personalismos” dificultan

que “un sector estratégico como es el transporte por

carretera sea corporativo para defender posiciones

conjuntas”, señala Enrique Soravilla, presidente de

Transcalit, patronal del transporte de la provincia de

Barcelona, y director general de Transportes Solazo. “Hemos

pasado del mercado único a sálvese quien pueda. Cada país

trata de proteger a sus transportistas contra los otros”.

logística y lo que es transporte. No tienen los mismos intereses un operador logístico, que subcontrata el transporte, que una empresa que tiene camiones y conductores. Son mundos diferentes. Y el problema es que la logística ha evolucionado mucho más, se ha organizado mucho mejor y tiene la capacidad de tener las cargas. En cambio, los transportistas nos hemos vuelto la parte débil de la cadena logística. Y estamos sujetos a la ley del embudo, lo que supone que tenemos que aceptar situaciones que no nos gustan, pero no tenemos capacidad de defensa.

– **¿La diferente fiscalidad entre autónomos y empresas juega en contra de la concentración empresarial?**

– No olvidemos que las empresas utilizamos a los autónomos. La sub-

contratación es una de las tablas de salvación tanto de cargadores como de empresas. En el afán de reducir costes, se ha buscado la subcontratación. Debería existir una simbiosis entre las dos partes, empresa y autónomos, porque ambas son necesarias. Los autónomos deben seguir existiendo. Lo que no puede haber es abusos fiscales derivados, por ejemplo, del sistema de módulos, que se utilicen para obtener unos beneficios o hacer una competencia en precio fuera de lo normal.

– **¿Puede desaparecer por imperativo legal el requisito mínimo de tres vehículos para acceder a la profesión?**

– Soy partidario de que exista. España necesita más este tipo de requisitos que otros países, que no exigen un número de autorizaciones, pero sí cuentan con un control más severo de las características que debe cumplir quien quiera entrar. Aquí, se suple el control pidiendo un número de tarjetas para iniciar la actividad. Lo que me parece correcto porque soy firme partidario de aumentar la dimensión de las empresas.

– **¿Únicamente España tiene tantos convenios de transporte?**

– Debe ser. Francia tiene uno. Alemania tiene algunos. Tenemos más de 50 en España. Y no tiene sentido que en España haya convenios con diferencias del cien por cien entre unos y otros. Sería deseable que se unificaran los costes de los diferentes convenios ya que competimos fuera de nuestras provincias en los mismos sitios, comemos y descansamos en los mismos lugares. Y no es justo que unos tengan convenios más altos que otros.

– **¿Comparte la posición del Ministerio de Fomento de rechazo a la “Alianza de la Carretera”?**

– Completamente. Los nueve países que han firmado el acuerdo buscan

el proteccionismo frente a la creciente competencia de profesionales de otros países con costes laborales más bajos. Con la ampliación de la Unión Europea, hubo empresas que se instalaron en países del Este. Y, ahora, se les ha girado en contra. Estos países del Este han evolucionado y han venido a buscar nuestros mercados donde están mejor pagados. Y eso ha generado una acción proteccionista. Hemos pasado del mercado único a sálvese quien pueda. Cada país está legislando medidas proteccionistas como son los salarios mínimos o dormir en cabina. Y lo peor es la burocracia que generan estas medidas y las denuncias que pueden implicar multas de alto coste por cualquier defecto burocrático.

– **¿Qué debería hacer Bruselas?**

– Una política europea de transporte armonizada para que todos jugaráramos con las mismas reglas. En cuanto al tema salarial, está dentro del juego. En una Unión Europea ampliada, está claro que algunos países tienen unos salarios más bajos que otros, y esto es la teoría de los vasos comunicantes. Hasta que no se nivele, tendremos tensiones. Sería aceptable que hubiera algún tipo de control, pero que fuera claro, unificado y que no generara la burocracia de estos momentos que, además, es cambiante.

– **Pues parece que la Comisión Europea no está mucho por la labor.**

– La actual comisaría de Transportes entiendo que lo está intentando. No es una tarea fácil aunar los criterios de todos. Alemania, Benelux y Francia son los países que marcan pautas. Los demás tenemos que estar un poco a la cola, a pesar de que algunos, como España y Polonia, son muy potentes. Tendría que mejorar mucho la gestión política en el sector del transporte.

– **¿El resultado es que el espacio común europeo es cada vez menos común?**

– Caminamos en marcha inversa a lo que se supone que debe ser una comunidad única y unida. Cada país trata de proteger a sus transportistas en contra de los transportistas de alrededor. La Unión Europea no está funcionando en el camino que se había marcado. Toda la teoría del Libro Blanco del Transporte se ha quedado en amarillo.

– **¿Cómo están actualmente las relaciones entre el Comité Nacional del Transporte y las asociaciones cargadores?**

## EUROVIÑETA

Somos sujeto de fácil imposición, como no tenemos capacidad de reacción, se nos coloca todo

## CARGADORES

Las relaciones son muy cordiales, pero nada fructíferas. Su interés son las 44 toneladas

## AUTÓNOMOS

La subcontratación ha sido una tabla de salvación

## LA ENTREVISTA



— Nos pasa como con la Generalitat. Son relaciones muy cordiales, pero nada fructíferas. Perseguimos objetivos diferentes. El interés de los cargadores son las 44 toneladas.

— **¿En qué condiciones aceptarían las 44 toneladas?**

— La mayoría del sector opina que no son aceptables las 44 toneladas por las circunstancias en que nos encontramos: la reducción de cargas que generaría un aumento del tonelaje iría todavía más en contra de la situación del sector. No es el momento oportuno ni adecuado. Además, el cargador, en general, no está dispuesto a compensar el mayor esfuerzo en inversión, en riesgos y en costes. A título personal, pienso que Europa se mueve hacia las 44 toneladas, y llegarán a medio o largo plazo. A corto plazo, no es aceptable.

— **Los cargadores dicen que están dispuestos a pagar por las 44 toneladas.**

— Ese fenómeno lo hemos vivido en Francia. Los transportistas franceses que yo he podido constatar aseguran que no han recibido una compensación suficiente por las 44 toneladas. Está pasando lo mismo con los megacamiones. El cliente exige el megacamión, pero no lo compensa.

— **El experimento de las 44 toneladas en Cataluña tuvo una afectación limitada.**

— Los que somos más veteranos pasamos de las 22 a las 24 toneladas al cambiar los semirremolques de

dos a tres ejes, y esos cambios generan otros cambios en los clientes. Los clientes, en el caso de las cisternas, tuvieron que ampliar los depósitos, y eso no se hace de un día para otro. Hay un periodo de adaptación. Con lo cual, no se obtienen inicialmente los rendimientos que sobre el papel aparecen. Vienen a escala. Lo mismo puede suceder con las alturas porque los muelles de carga hay que modificarlos.

— **¿Está pasando lo mismo con los megacamiones?**

— Lo mismo. El papel todo lo aguanta. El megatrailer lleva megacargas, pero no siempre existen megacargas en ambos sentidos, que el retorno sea también con una megacarga. A medida que las logísticas vayan avanzando y generen volúmenes suficientes, el megatrailer se irá extendiendo para relaciones estables.

— **¿Acabará llegando sí o sí la euroviñeta?**

— Entendiéndolo como un gravamen fiscal, el transporte está pagando suficientemente con toda la imposición a la que está sometido, por lo que estamos en contra. El transporte es sujeto de fácil imposición: como no tenemos capacidad de reacción, se nos coloca todo. Y el drama es que nosotros somos incapaces de trasladarlo al cliente. Cubrimos ampliamente todos los gastos externos que generamos y los gastos de infraestructura, como señala el estudio del profesor José Manuel Vassallo.

### El Personaje

**Vida:** Enrique Soravilla nació el 2 de mayo de 1945 en Barcelona. Está casado y tiene dos hijos.

**Obras:** Tras licenciarse en Económicas, entró en la empresa familiar de transportes en 1970, fundada por su padre y dos socios más en 1961. Comenzó en el taller de la base. Pasó por diversos puestos hasta ocupar la dirección general en 1999. La compañía nació antes del accidente de los Alfaques (Tarragona), que marcó un antes y un después en la normativa del transporte de carga peligrosa, un proceso adaptativo que llevó a cabo con éxito Transportes Solazo, donde ya trabaja la tercera generación. El empresario, muy implicado en la vida asociativa, forma parte de la junta directiva de CETM y de algunas de sus sectoriales. Desde 2009, preside Transcalit, patronal del transporte de la provincia de Barcelona.

**Milagros:** Mantener la continuidad de la empresa e involucrarse en la defensa de los intereses comunes del sector.

— **¿El futuro de la carretera pasa por la intermodalidad?**

— Es un modo más de transporte. Sobre el papel, aguanta la larga distancia, sea en ferrocarril o en buque. Como transportistas, no nos

oponemos a ningún modo porque quien escoge el modo es el cliente. La intermodalidad, en teoría, es un elemento más seguro y menos contaminante.

— **¿Y en la práctica?**

— En la práctica no cumple con las expectativas que esperan los clientes en estos momentos. Todos hemos hecho nuestros pinitos con la intermodalidad, pero hay clientes que nos han dicho que prefieren el camión. El tren tiene mucho margen para crecer con una cuota del 3 por ciento, pero le va a costar, sobre todo por su ineficacia.

— **¿El problema del intermodal es que la carretera es demasiado competitiva para un transporte ferroviario muy poco?**

— Por descontando que sí. Y, sobre todo, el tren tiembla si aumentan las toneladas que pueda transportar el camión. Si la carretera incrementa el tonelaje, será más competitiva, mientras que el ferrocarril lo será todavía menos.

— **¿El sector de cisternas, al que pertenece Transportes Solazo, ha sorteado mejor la crisis que otros?**

— Dentro de cisternas hay muchos subsectores, y el que mejor ha aguantado ha sido el alimentario. El químico ha tenido un fuerte retroceso.

— **¿Cómo ha pasado la crisis Transportes Solazo?**

— Con un encogimiento de empresa. Y gracias a todo el personal, volvemos a invertir en renovación de flota desde hace dos años.

# Andalucía

## Servicio de *bunkering* en Málaga

El operador Peninsula Petroleum inició en abril un nuevo servicio de *bunkering* por gabarra a los buques de carga y pasaje que escalan regularmente en el puerto de Málaga

## La conectividad ferroviaria de Sines pone en riesgo los negocios de los puertos andaluces

Algeciras y Huelva reclaman inversiones urgentes para la mejora de sus conexiones ante la apuesta del operador luso Medway con 4 nuevas locomotoras interoperables

► La conectividad ferroviaria de Sines pone en riesgo los nichos de negocio de los puertos andaluces. Algeciras y Huelva reclaman inversiones urgentes para mejorar sus conexiones ante la fuerte apuesta del operador luso Medway, de MSC, que arrancará en mayo con cuatro nuevas locomotoras interoperables entre España y Portugal.

### ANTONIO MARTÍNEZ. Algeciras

La conectividad ferroviaria del puerto luso de Sines pone en riesgo los nichos de negocio de los muelles andaluces. Desde Algeciras y Huelva ya se alzan voces que reclaman con urgencia la materialización de inversiones ferroviarias en ambas dársenas para poner en igualdad, al menos, los corredores ferroviarios internos españoles con el corredor entre España y Portugal.

En este sentido, desde la asociación HuelvaPort se viene reclamando la importancia de mejorar infraestructuras básicas en la provincia de Huelva para la logística, como "la profundización del calado de acceso al puerto y la adecuación de la línea ferroviaria Huelva-Zafra para poder competir con la oferta creciente desde el puerto de Sines".

Los empresarios onubenses demandan como actuación urgente la modernización de la línea de tren, "con la automatización de las instalaciones de seguridad de la vía, lo que permitiría compatibilizar una mayor circulación de trenes de mercancías y de pasajeros". Sectores como la industria, la minería y la



LOS PUERTOS de Algeciras y Sines están a 660 kilómetros del mercado de Madrid.

agricultura "tendrían una salida alternativa y competitiva en costes" al transporte por carretera ante la cercanía de Sines y cuya conectividad naviera supone un alternativa para los exportadores e importado-

### La electrificación de la línea Sines-Madrid está prevista en 2020

res a la hora de establecer una logística de aprovisionamiento. Por su parte, el presidente del puerto de Bahía de Algeciras, Manuel Morón, explicaba en un artículo de opinión publicado en TRANSPORTE XXI el pasado 1 de abril, la

importancia prioritaria que tiene el ferrocarril para que la rada tenga mejor comunicación con Madrid. Morón matizaba lo perjudicial que puede ser para la rada si Sines se conecta con un tren competitivo con Madrid. La completa electrificación de la línea ferroviaria Sines-Madrid está prevista en tres años. Pero el peligro es inminente. Pese a la falta de electrificación, el operador luso Medway, propiedad de la naviera suiza MSC, y que se encarga de la tracción de los antiguos ferrocarriles públicos portugueses, está dando pasos importantes.

Medway tiene previsto arrancar en mayo con cuatro locomotoras interoperables entre España y Portugal, máquinas destinadas a liderar los servicios regulares de contenedores entre Sines y el cinturón industrial

### Algeciras-Bobadilla

**El gran objetivo** del puerto de Algeciras es que la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla disponga de las partidas necesarias para que su modernización esté finalizada en 2020 como fijó la Unión Europea.

**Los Presupuestos** Generales del Estado sólo recogen una inversión de 20 millones de euros para 2017 dentro de un programa plurianual de 160 millones de euros.

**La Autoridad Portuaria** de Bahía de Algeciras ha programado unas inversiones valoradas en 21 millones de euros entre 2017 y 2019 para la creación de apartaderos ferroviarios en la línea, aunque aún está pendiente la materialización de un convenio de coordinación con el Adif.

y logístico de Madrid, creando la "alternativa atlántica" a los tráficos regulares de importación y exportación que la naviera MSC viene gestionando desde puertos como Valencia y Barcelona, principalmente, y Algeciras, en menor medida.

Las cinco máquinas, alquiladas al operador Alpha Trains, suponen una inversión de 15 millones de euros y están "en línea con nuestra estrategia de expansión de la actividad entre Portugal y España, sin cambiar de tracción", ha señalado Carlos Vasconcelos, presidente de MSC Portugal.

Sines y Algeciras están a idéntica distancia de Madrid, a 660 kilómetros. Es el principal centro de consumo peninsular. La alarma está ya activada en Algeciras, pero las inversiones ferroviarias no llegan.

### MARÍTIMO

#### El tráfico de carga rodada entre Cádiz y Canarias crece en un 15%

El tráfico de carga rodada entre el puerto de Cádiz y las Islas Canarias crece a un ritmo del 15 por ciento al cierre del primer trimestre del ejercicio. Hasta marzo, la rada gaditana logró un volumen de 211.042 toneladas, cifra que supone un crecimiento del 15,13 por ciento. Por su parte, el tráfico de contenedores ha experimentado una subida del 83,73 por ciento, con un movimiento de 14.090 TEUs en el primer trimestre. La mercancía general creció un 44 por ciento, con un volumen de 396.106 toneladas. Encabezan la subida las frutas, hortalizas y legumbres y los productos alimentarios.

### MARÍTIMO

#### Carbón Puerto invierte 1,3 millones en seis naves de graneles en Sevilla

Carbón Puerto Operaciones Portuarias ha logrado una nueva concesión administrativa por 40 años en el puerto de Sevilla en la que invertirá 1,3 millones de euros. La nueva parcela, con 20.000 metros cuadrados, albergará 6 naves para almacenar graneles con una altura de 11 metros de altura que ocuparán en conjunto una superficie de 5.000 metros cuadrados. Con esta nueva ampliación el operador logístico alcanza 60.000 metros cuadrados de superficie en la rada sevillana, en la que dispone de su propio muelle, acceso directo a la red ferroviaria y almacenes cubiertos y descubiertos.

### LOGÍSTICA

#### Mazo abrirá su nueva plataforma del puerto de Cádiz a finales de año

Grupo Mazo abrirá su nueva plataforma logística ubicada en el puerto de Cádiz a finales de año. El centro, que encamina su última fase de construcción, tendrá un nuevo almacén de 2.383 metros cuadrados en el muelle Marqués de Comillas. La instalación va ser equipada con un espacio para cámaras frigoríficas donde se podrán almacenar más de 400 *palets*, una actividad que hasta ahora no desarrollaba la compañía en la provincia andaluza. Mazo viene operando en el puerto de Cádiz desde el año 1989, cuando comenzó a embarcar los primeros transportes intermodales a las Islas Canarias.

Cuando los conductores

## Están obligados a hacer de almacenistas

Las federaciones gallegas de transportistas FETRAM y FEGATRANS, integrantes del Comité Galego de Transportes, y que agrupan en la actualidad a más de 1.600 autónomos y pymes del sector del transporte de mercancías por carretera de Galicia, han denunciado ante la Inspección de Trabajo de la Seguridad Social de Pontevedra las prácticas de cesión ilegal de trabajadores que se dan en la mayoría de las agencias de paquetería de Vigo, que obligan a los conductores de las empresas de transporte a trabajar gratuitamente como almacenistas en sus centros.

Renault Trucks da comienzo

## Al Optifuel Challenge 2017



Comienza la cuarta edición del Optifuel Challenge, una competición dedicada a la conducción eficiente organizada por Renault Trucks. Más de 2.500 conductores internacionales se enfrentarán, en sus respectivos países, al volante del Renault Trucks T Optifuel de 13 litros. El mejor conductor de cada país, que haya logrado el menor consumo sin penalizar su velocidad comercial, será seleccionado para la gran final internacional de otoño de 2017.

Una caravana de diez camiones Renault Trucks T480 Optifuel surcará las rutas



europas a partir del mes de abril de 2017. Estos vehículos cuentan con todas las innovaciones en materia de reducción de consumo de combustible. Están equipados con elementos aerodinámicos, como deflectores de techo, deflectores laterales, carenados laterales y extensiones de carenados. El motor de 13 litros Euro 6 Step C, con un sistema de inyección common rail, añade la función Eco Cruise Control, el modo rueda libre controlada con Optiroll, compresor de aire desembragable, bomba de dirección con caudal variable y la función de parada de motor automática.

## FLOTAS

### Transordizia y el GNL Apuesta por el Iveco Stralis



La empresa de transportes Transordizia sigue apostando por el gas natural con el Iveco Stralis NP. La compañía vasca amplía su flota con la incorporación de cinco unidades de este modelo que monta motorización con tecnología GNL. Con esta adquisición, los camiones Iveco de Transordizia alcanzan las veinte unidades, seis de ellos con GNL. De esta forma, Transordizia ha adquirido cinco unidades del Stralis NP (Natural Power), a los que se le sumarán quince más a lo largo de este año. Los camiones están propulsados por un motor Cursor 9 de gas natural Euro VI de 8,7 litros, que desarrolla una potencia de 400 CV y un par máximo de 1.700 Nm.

### EMIRAYTRANS incorpora Renault Trucks T de ocasión



EMIRAYTRANS es una empresa española fundada en 2008, formada por Emilio y Ray, que da continuidad a una trayectoria previa de 25 años de experiencia en el sector. Dedicada al transporte nacional e internacional, con una oferta que incluye logística y almacenamiento, cuenta con instalaciones en varias provincias como Madrid, Ciudad Real y Castellón, así como almacenes en las principales ciudades de Europa. Para ello, dispone de una flota de camiones propia, todos ellos Renault Trucks, compuesta por vehículos desde tauliner hasta plataformas mega y frigo. Los cinco T520 High Sleeper Cab de ocasión tienen el sello T Selection.

**Goodyear proveedor exclusivo**

## Del Europeo de Camiones



El Campeonato Europeo de Carreras de Camiones de la FIA de 2017 volverá a contar con el suministro de neumáticos por parte de Goodyear con sus Truck Racing, especialmente desarrollados para todos los participantes. Goodyear suministrará los neumáticos Truck Racing en medida 315/70R22.5.

**El CIAC reivindica la autorización**

## Del megatruck para portacoche



Con el objetivo de que un megatruck pueda transportar automóviles, actualmente el CIAC (Cluster de la Industria de Automoción de Catalunya) está trabajando para pedir formalmente a la DGT la modificación de las especificaciones del megacamión, aprobadas en el BOE en 2015. En concreto, se trataría de modificar donde se especifica que la configuración modular debe tener más de seis ejes y una longitud de 25,25 metros la MMA de 60 toneladas.

## Thermo King presenta El equipo frigorífico para camiones



Thermo King presenta su nuevo equipo frigorífico B-100 30 totalmente eléctrico y sin emisiones, para camiones de pequeño tonelaje y furgonetas. La unidad añade la opción de calefacción eléctrica con las mismas dimensiones compactas y el mismo elevado rendimiento característico de toda la gama. La serie B se acciona directamente desde la batería del vehículo.

## Pañalón suma Diez tractoras Scania a su flota



La empresa manchega Pañalón apuesta por Scania y suma diez tractoras a su flota. Actualmente, la compañía, fundada en 1961 en la localidad de Villarrobledo (Albacete) y dedicada al transporte nacional e internacional de químicos, productos granulados y pulverulentos, así como al transporte multimodal, cuenta con 1.050 camiones, a los que se suman estos diez.

## Carroceros andaluces

### Piden más personal para las ITV

La Asociación Andaluza de Empresas Fabricantes de Carrocerías y Remolques para Vehículos Industriales y de Empresas Fabricantes de Remolques Agrícolas, ANFACAR, ha iniciado una campaña para reivindicar la necesidad de dotar con más personal técnico a las estaciones de ITV de Andalucía. Se insta a la presidenta de la comunidad, Susana Díaz, a poner en marcha los recursos necesarios para aumentar el personal en estas estaciones y para la reducción de los plazos de tramitación de las reformas de vehículos industriales y comerciales.

## Por la compra de neumáticos Continental regala tarjetas VISA



La división de Continental de Neumáticos para Vehículos Comerciales puso en marcha una promoción para las flotas de camiones y autobuses y autónomos con la que bonificará la compra de neumáticos a través de la red de talleres ContiTrade (red franquicias BestDrive y Eurotyre). Con esta iniciativa, denominada "Tu regalo Conti", la flota o el autónomo que adquiera al menos cuatro neumáticos de camión o autobús en llanta 22.5 en la misma factura y valorados como mínimo en 80 euros, recibirá una bonificación de 20 euros por neumático en forma de tarjeta VISA.

## Kögel presenta El Cargo con equipamiento RoRo



Kögel mostró su gama de vehículos para los sectores del transporte y la construcción en el Transport Compleet de Hardenberg (Holanda). Se trata del Cargo con equipamiento RoRo preconfigurado especialmente para el mercado de Benelux. El semirremolque de plataforma expuesto destacó por la robustez, abundante equipamiento de serie y múltiples opciones de equipamiento. Además, el Cargo ofrece un bajo coste de mantenimiento y mayor flexibilidad de aplicación. Gracias a la disposición de los travesaños, el chasis está diseñado para el transporte de cargas pesadas.



**Los megacamiones de XPO Logistics**

# Quince combinaciones en camino



El operador XPO Logistics tenía cinco megacamiones en circulación a finales del mes de marzo, cifra que ya habrá crecido en un par de unidades más si la lenta tramitación de las autorizaciones no lo ha impedido. Sus previsiones son acabar el año con quince combinaciones en activo.

Texto y Fotos: **Pedro García**

**X**PO Logistics presentó a finales del mes de marzo, en un evento organizado por el Foro Cylog, su estrategia sobre la utilización de los megacamiones o vehículos EMS (de las siglas en inglés de euro modular system, configuración euromodular). La multinacional especializada en ofrecer soluciones globales para la cadena de suministro tenía operando en ese momento cinco megacamiones y espera finalizar el año con quince combinaciones en circulación. El principal escollo que tienen que superar para conseguir alcanzar esta cifra

### Las claves

- ✓ Utilización de la combinación con link tráiler
- ✓ Un 57% más de capacidad (51 palets y 39 toneladas de carga útil)
- ✓ Un 25% menos de kilómetros anuales
- ✓ Una reducción de costes y de emisiones de CO2 de hasta un 20%
- ✓ Más de un año esperando por alguna autorización



La lentitud en la tramitación de las autorizaciones es la causa de que la mitad de los doce link tráiler que tiene XPO Logistics estén aparcados esperando trabajo.

es la lentitud con la que se tramitan las autorizaciones necesarias, especialmente cuando el recorrido incluye vías de Cataluña, País Vasco o Madrid, en el caso de que la carretera dependa de la comunidad autónoma. Un ejemplo: hicieron la petición para un trayecto de largo recorrido y tras largos meses

**“Los megacamiones han tenido más impacto en los medios de comunicación que en las carreteras”**  
Roberto Martínez,  
XPO Logistics

de espera, les comunicaron desde la DGT que las autoridades catalanas la rechazaban porque una de las carreteras incluidas en el trayecto tenía una elevada intensidad de circulación; que presentarían una nueva solicitud variando el recorrido. Eso hicieron, y siguen esperando una nueva respuesta. Desde la petición inicial ya ha transcurrido más de un año. Las solicitudes funcionan

con el sistema de ventanilla única: se presentan en una jefatura de tráfico y desde ahí se efectúan todos los trámites. El problema se acrecienta, por lo visto, cuando el recorrido incluye carreteras que no dependen de Fomento y/o no están controladas por la DGT, e intervienen funcionarios autonómicos que desconocen por completo la normativa que regula los megacamiones.

**Los números de los 25,25 metros**

¿Por qué decidió invertir XPO Logistics en la incorporación de megacamiones? Se-

**Más megacamiones para las fábricas de Renault**

Eduardo Herrera-Sinovas, director de Logística de Renault España, expuso en la jornada organizada por Cylog las condiciones actuales de aplicación del megacamión desde el punto de vista del usuario. Entre las desventajas señaló las posibles incidencias en las áreas de carga y descarga (los megacamiones de la ruta de Orense, en relación con un semi estándar, necesitan 61 m2 más de almacén en la fábrica para manipular la mercancía transportada), la baja polivalencia de los vehículos por los permisos específicos por ruta e, incluso, la contabilización del valor del stock de componentes en fábrica, que puede afectar a los estados financieros.

**Potencial de aplicación de los megacamiones a corto plazo en las rutas de Renault España**

Origen	Destino	Cargas semanales actuales con tráiler	Previsión cargas semanales con tráiler + megacamión
Vigo	Valladolid	15	12 (7 tráiler + 5 megac.)
Valencia	Palencia	16	13 (8 tráiler + 5 megac.)
Jaén	Palencia	22	19 (14 tráiler + 5 megac.)
Navarra	Valladolid	20	15 (5 tráiler + 10 megac.)
Aragón	Palencia	15	12 (7 tráiler + 5 megac.)
<b>Total</b>		<b>88</b>	<b>71 (41 tráiler + 30 megac.)</b>

Fuente: Renault España.



Entre las ventajas, el ahorro de costes, punto muy importante para mantener los proveedores dentro del territorio nacional en lugar de recurrir a proveedores low-cost de países del Este. Con este mismo argumento, justificó la necesidad de incrementar la MMA a las 44 toneladas y la altura a los 4,5 metros.

**El potencial**

La multinacional francesa de la automoción ha estimado que, a corto plazo, el potencial de utilización de los megacamiones en su cadena de suministro española supera los diez conjuntos. Su puesta en servicio supondría la reducción de 17 cargas semanales en relación con la situación actual. Las rutas que cubrirían y su distribución están reflejadas en la tabla adjunta. A largo plazo, esta cifra podría crecer hasta los 60 megacamiones, que realizarían unas 126 circulaciones/día. Claro que, según explicó el director de Logística de Renault España en la



Las maniobras marcha atrás con un megacamión son complicadas de ejecutar, pero no imposibles, como se pudo comprobar en la demostración que hizo uno de los formadores de XPO Logistics.

gún explicó Roberto Martínez, director regional zona centro de XPO Logistics en Iberia, porque el ahorro en costes puede llegar al 20%, lo mismo que la reducción de las emisiones de CO2, ya que al incrementarse la capacidad de carga en un 57% en relación con un semirremolque estándar, se recorren un 25% menos de kilómetros.

En el momento de la presentación (esperan en breve recibir alguna nueva autorización), XPO Logistics tenía circulando cinco megacamiones repartidos en tres rutas, que representan cada una de ellas los



Participaron en la jornada organizada por Cylog y XPO Logistics, de izquierda a derecha: José Luis Arenas, director general de Transport Solutions de XPO Logistics Iberia; Ignacio Santos, director general de Transportes de la Junta de Castilla y León; Francisco Prieto, director técnico de CyLog; Eduardo Herrera-Sinovas, director de Logística de Renault España; y Roberto Martínez, director regional Zona Centro de XPO Logistics Iberia.



jornada organizada por Cylog, para que se alcanzara ese hipotético número, imposible a día de hoy, antes, tendrían que superarse, entre otras, las siguientes barreras:

- La capacidad de las instalaciones, tanto en las fábricas como en los proveedores.
- La disponibilidad de medios.
- La agilización, simplificación y flexibilidad en la concesión de los permisos de circulación.

Si se llegaran a poner en circulación estos 126 megacamiones, el número de viajes se reduciría en una tercera parte (de 93.000 a 60.000) y se recorrerían 8,5 millones menos de kilómetros, lo que se traduciría en una reducción del consumo de combustible de más de 750.000 litros y la no emisión de casi 1.300 toneladas de CO2.

## El secreto mejor guardado por la Dirección General de Tráfico

### ¿Cuántos megacamiones hay en circulación?

En España están circulando entre 40 y 50 megacamiones... si son ciertos los comentarios que al respecto se hacen en los mentideros del sector. Porque, a pesar de que la DGT está haciendo un "estudio" sobre estos conjuntos de vehículos, no facilita ni un solo dato oficial sobre los mismos; ni a los medios de comunicación, ni a las asociaciones de fabricantes, ni a las de transportistas. A estos últimos, el Director General de Tráfico les dijo durante una reunión celebrada hace dos meses que estaban circulando unas 40 unidades. Lo de 50 es porque durante ese tiempo se ha concedido alguna autorización más... ¡pero a saber!



## Las ventajas del link tráiler

Entre las diferentes configuraciones de megacamiones posibles, en XPO Logistics han optado por la formada por una tractora, más link tráiler, más semirremolque; conjunto que tiene un coste de adquisición que ronda los 130.000 euros, según un responsable de XPO Logistics. Estas son las principales características de los megacamiones de XPO Logistics:

- Tractora de 480 CV, aunque su intención es probar con vehículos más potentes.
- Tara del conjunto: 21 toneladas (ocho de la tractora, seis del link tráiler y siete del semi).
- **Ventajas:** reducido radio de giro, fácil sustitución del vehículo de tracción (y subcontratación de la ruta una vez autorizada con colaboradores), manipulación en origen y destino por separado de los módulos y la posibilidad de diseñar rutas combinadas de paletaría y carga completa.
- **Inconvenientes:** acular con el conjunto completo y precio de adquisición, principalmente.



Una de las ventajas de la configuración con link tráiler, gracias a sus dos quintas ruedas, es su capacidad de giro.

tres sistemas de trabajo que la compañía ha diseñado para estos vehículos.

Dos circulan a diario de lunes a viernes, más un único viaje en sábado (once rotaciones semanales), entre Palencia y Orense para Renault: es lo que denominan "vehículo dedicado", con ida y vuelta para un único cliente. Fue el primer servicio en consolidarse, el trayecto completo es de unos 700 kilómetros y el peso total cargado es de tan solo 33 toneladas.

En los tres meses que lleva en activo (230 viajes y 160.000 kilómetros recorridos), se ha constatado un ahorro del 11% en los costes de transporte y las emisiones de CO2 producidas se han reducido en 13 toneladas. En esta ruta se ha pasado de utilizar cinco tráiler estándar a dos tráiler y dos megacamiones (de cinco cargas diarias a cuatro). El impacto anual esperado es el siguiente: realizar 479 viajes menos al año (de 1.369 a 890), lo que supone recorrer 330.669 kilómetros menos (de 944.769 a 614.100), reducir el consumo de gasoil en casi 30.000 litros (de 311.774 a 282.486) y emitir 50 toneladas de CO2 menos (de 836 a 785).

Un tercer megacamión opera entre la zona de Algeciras y Madrid, en un sentido con mercancía de un único cliente y en el otro con cargas de paletaría que agrupa

**XPO Logistics cubre con los megacamiones tres tipos de servicios: internos propios; dedicados a un único cliente, de ida y vuelta; y mixtos interno-cliente**



Los ejes del link tráiler se bloquean para permitir su extensión o compresión, pudiendo utilizarse en este caso como un semirremolque corto.



XPO Logistics en el Puerto de Santa María y Sevilla: este tipo de servicio se denomina "vehículo abierto". En este caso, se recorren más 800 kilómetros en cada sentido (unos 100 kilómetros se hacen en vacío) y el ahorro estimado es de un 16%.

Y otros dos conjuntos cubren la ruta que une los centros de XPO Logistics de Valladolid y Sevilla, es decir, que XPO es su propio cliente. En esta ruta lanzadera de unos 590 kilómetros por sentido el ahorro estimado es de un 20%. *TRUCK*

## Scania R por partida doble para Pañalón

La empresa manchega, que cuenta con una flota integrada por 1.050 vehículos, ha incorporado a su parque diez tractores R450 Highline, dos unidades de la nueva generación y ocho de la versión anterior. Estas últimas cuentan con Scania Opticruise en modo economía y el control de velocidad Active Prediction guiado por GPS y mapas topográficos, que adapta la conducción al perfil del terreno por el que circula el vehículo. La operación, realizada con la participación de los servicios financieros de Scania Finance, incluye también formación a conductores y gestión de flotas Scania FMS, así como un contrato de Reparación y Mantenimiento. ■





**OFERTAS DE SERVICIO PARA SU SEMI-REMOLQUE INCLUYENDO PIEZAS Y MANO DE OBRA**





DISCOS Y PASTILLAS - Precio por eje.		
REFERENCIA	TIPO/APLICACIÓN	PRECIO
0908134	KNORR SB7/SN7	399€
1964827	Meritor/Gigant/ BPW/	
1961736	KNORR SK7/ BPW SB 4309	399€
1964827	BPW	
1962431	KNORR SK7	399€
1962335	Schmitz	
1961734	KNORR SN6/ BPW SB 3745	399€
1962281	BPW	
0908134	KNORR SB7/SN7	399€
1962330	SAF	
1962265	KNORR SB7/SN7	399€
1964827	Meritor/Gigant/ BPW	



PASTILLAS DE FRENO - Precio por eje.			
REFERENCIA	TIPO	APLICACIÓN	PRECIO
0908134	KNORR SB7/SN7	GIGANT/SMB-SAF	120€
1961736	KNORR SK7/ BPW SB 4309	BPW	120€
1962431	KNORR SK7	SAF/SCHMITZ	120€
1961734	KNORR SN6/ BPW SB 3745	BPW	120€
1962265	KNORR SB7/SN7	GIGANT/SMB-SAF-SCHMITZ	120€



FUELLE DE SUSPENSIÓN - Precio por unidad.		
REFERENCIA	APLICACIÓN	PRECIO
1529763	Schmitz/Weweler	75€
1529737	Meritor/Weweler	75€
1529740	BPW 30K	75€
1529752	SAF/Weweler	75€
1529767	Meritor/Weweler	75€
1529742	Fruehauf/SMB	75€
1529738	BPW 30	75€
1529735	BPW 36	80€



AMORTIGUADORES - Precio por eje.		
REFERENCIA	APLICACIÓN	PRECIO
907517	BPW, SAF, Koni	117€
907515	BPW, SAF, Koni	117€
1963250	BPW, SAF, Koni	183€
908348	AL-KO	183€



CAMARAS DE FRENO - Precio por eje.		
REFERENCIA	APLICACIÓN	PRECIO
907558	Tipo 16/24 - Carrera 65- Disco	175€
907551	Tipo 24/30 - Carrera 78- Tambor	175€
907559	Tipo 20/24 - Carrera 64- Disco	175€
907160	Tipo 16/24 - Carrera 57- Disco	200€

¡Ofertas especiales con mano de obra incluida válidas hasta el 30 de junio de 2017, aprovéchalas al máximo! Para la lista de distribuidores participantes, visite: [www.maxcard.es](http://www.maxcard.es)  
 Precios máximos para las ofertas de servicio con las referencias TRP adheridas a la promoción. Válido del 1 de Enero de 2017 hasta el 30 de junio de 2017 en concesionarios DAF adheridos. Los precios incluyen las piezas y mano de obra de las operaciones y referencias publicitadas. Para otras operaciones o piezas TRP solicite presupuesto a su concesionario DAF. No incluyen fluidos, pequeño material ni operaciones adicionales. Iva no incluido. Más información en [www.paccarparts.info/maxcard/es-ES](http://www.paccarparts.info/maxcard/es-ES). Nos reservamos el derecho de realizar cambios en los precios, modelos, textos e imágenes; los errores de imprenta no se pueden excluir.

Obtenga ahora su tarjeta MAX y benefíciense de 1000€ en descuentos. Pregunte en su concesionario DAF o acuda a [www.maxcard.es](http://www.maxcard.es)

## Campaña de mantenimiento de Volvo Trucks

La marca sueca ha lanzado bajo el lema "Compromiso de Tranquilidad" su campaña de mantenimiento 2017 para camiones de más de seis meses de antigüedad. Con el Contrato Blue de Volvo, se puede establecer un plan de servicios a medida, con coste fijo y con fechas programadas de atención. Las revisiones, que se realizan en hasta 73 puntos de control en cada mantenimiento, incluyen el cambio de filtros, correas, tensores y líquidos. Además, se accede a descuentos de hasta el 30% en más de 2.000 piezas no cubiertas por el Contrato Blue. La campaña estará vigente hasta el 30 de septiembre, para contratos firmados a partir de abril con una duración mínima de 24 meses. ■





## AISA PRESENTA EL NUEVO SERVICIO AULA BUS

Aula Bus está destinado a un público que quiere sacar más provecho a los viajes en autocar. Todos los usuarios disponen en su plaza de mesas individuales y una Tablet con conexión permanente y cargador. A través de ella pueden recibir formación empresarial o escolar, información turística de los lugares que vayan a visitar, navegar por la red, y un largo etcétera de posibles aplicaciones. Una idea ingeniosa con la que un simple desplazamiento en autocar se convierte también en una oportunidad para captar la atención de un grupo, interactuar con el mismo y por supuesto, optimizar los tiempos de cualquier viaje. Además, gracias a su plataforma de gestión, AISA también puede obtener información de sus viajeros: hábitos, gustos, perfiles, uso de redes sociales...



## JULIÀ INCORPORA LA TECNOLOGÍA A BORDO EN EL TRANSPORTE COLECTIVO DE SEAT

Autocares Julià, empresa de transporte de pasajeros por carretera de Grupo Julià, está realizando un importante despliegue tecnológico en la fase inicial del servicio de transporte de más de 4.000 trabajadores de SEAT, adjudicado desde el 1 de enero 2017. Con una inversión próxima a los 7 millones euros, ha implementado un sistema de ayuda a la explotación y control de la flota, que permite a SEAT conocer en tiempo real la situación de todos los autocares y, a la vez, pronosticar el retraso o adelanto del vehículo durante su trayecto de entrada a fábrica. El servicio introduce, entre otros, WIFI gratuito en todos los vehículos, puertos USB, una APP para los trabajadores, un sistema de seguimiento y control de flota y otro de control de pasajeros así como cámaras de vídeo vigilancia.

## LA EMT DE MÁLAGA ESTRENA WEB Y APP

Su nueva web tiene un diseño más funcional, atractivo e intuitivo y adaptado a todo tipo de dispositivos móviles. Las redes sociales adquieren un nuevo papel dentro de la nueva web, así como el Blog de la EMT que desarrolla los temas de interés para los usuarios. Las noticias tienen también un nuevo espacio más visual y también cuenta con una nueva sección dedicada a las consultas más habituales recibidas.

La EMT de Málaga ha lanzado también una nueva versión de su aplicación adaptada a las últimas actualizaciones de los sistemas operativos iOS y Android. En esta nueva versión la información se hace más accesible y facilita su comprensión. En un futuro posibilitará servicios bajo demanda desde la aplicación en alguna de las paradas. El 46% de los usuarios de EMT Málaga tienen instalada ya la aplicación en sus móviles.



## OVNITUR ES EL DELEGADO NACIONAL DEL GRUPO EURORUTAS EN PORTUGAL

Coincidiendo con los 30 años de su apertura, Francisco Oliveira gerente/ propietario de la empresa Ovnitur y, delegado nacional del grupo Eurorutas en Portugal, inauguró sus nuevas instalaciones ubicadas en Viana do Castelo. Las instalaciones cuentan con toda la tecnología existente para el transporte a nivel de garaje, control y seguridad. Sus instalaciones además de las oficinas están dotadas de salón, dormitorios, cocina, duchas...etc, para el bienestar y descanso de los conductores. Ovnitur, empresa fundada desde 1987 con sede social en la villa más antigua de Portugal Ponte de Lima y con filial en Viana do Casteo y Lisboa, se incorporó en el grupo Eurorutas en el 2016.



## XPO Logistics renueva por dos años su confianza en los camiones de Renault Trucks

Renault Trucks y XPO Logistics celebraron en Renault Trucks Square, en Lyon (Francia), la firma de un contrato de dos años que asegura una inversión de más de 100 millones de euros por parte de XPO Logistics en camiones Renault Trucks con sello Origine France Garantie.

Con este motivo, Bruno Blin, presidente de Renault Trucks, entregó a Luis Ángel Gómez, director general de soluciones de transporte en Europa de XPO Logistics, las llaves del camión número 2.500 de Renault Trucks Euro 6 de la flota XPO en Europa.

Este nuevo contrato de dos años es una muestra más de una relación sólida entre ambas empresas, iniciada en 1979, y su continuado compromiso con los conocimientos franceses en el sector industrial.

Concebidos y fabricados en Francia desde 1894, los camiones Renault

Trucks cuentan con el sello Origine France Garantie, una certificación que pone en valor los conocimientos de las plantas de producción de Blainville-sur-Orne (Calvados), Bourg-en-Bresse (Ain) y Lyon (Rhône).

Los vehículos "Renault Trucks son los únicos camiones con esta certificación oficial, otorgada por la asociación ProFrance. Renault Trucks acaba de obtener la renovación de este sello hasta 2020", indican desde la marca del rombo.

XPO Logistics, uno de los principales proveedores mundiales de servicios de transporte y logística, renueva su flota regularmente e invierte desde hace muchos años en camiones fabricados en Francia, a fin de ofrecer a sus conductores y clientes una herramienta de trabajo eficaz, fiable y que cumple con las normas medioambientales más exigentes.

## OnTruck supera las 5.000 cargas realizadas en su primer aniversario

OnTruck ha conseguido en tan solo un año que se registraran en la plataforma más de 1.000 transportistas. Además, el proyecto ha recabado 2 de millones de euros de fondos de inversión en su primera ronda de financiación.

OnTruck alcanza su primer aniversario con unas cifras que muestran el éxito de esta start-up que aprovecha la conectividad de los transportistas a través de sus *smartphone* para ofrecer un servicio flexible, rápido y eficiente. Desde que el 7 de abril de 2016 la compañía realizara su primera carga, OnTruck ha superado en tan solo un año las 5.000 cargas realizadas en Madrid y Cataluña, hasta ahora sus dos áreas de actuación.

Además, la comunidad de transportistas ha mostrado una excelente acogida de esta iniciativa y ya se han registrado en la plataforma más de 1.000 profesionales que han visto en OnTruck una nueva entrada de negocio que les ayuda a optimizar la rentabilidad de sus trayectos.

A ello hay que añadir que la plataforma además abona a su red de transportistas todos los servicios realizados a final de mes, una ventaja en claro contraste con



la realidad del sector que sitúa su media de cobro en 85 días. "Ha sido un año apasionante en el que el mayor reto ha sido poner en marcha toda la infraestructura técnica que hay detrás de la plataforma", asegura Iñigo Juantegui, CEO y cofundador de OnTruck, quien además añade que en el futuro próximo de la compañía se encuentra ampliar su radio de actuación a Galicia y Levante, para operar incluso en los próximos años en el mercado alemán y británico.

La confianza mostrada por varios fondos de inversión en el proyecto en su primera ronda de financiación, en la que se consiguió recabar 2 millones de euros, ya se

ñalaba la confianza que desde el Sector se depositaba en el proyecto y el equipo. Un equipo que hoy ya cuenta con cerca de 30 profesionales entre ingenieros informáticos, industriales y grandes conocedores del sector logístico.

El secreto de este rápido crecimiento se encuentra en un proceso de contratación fácil, accesible y transparente en el que el cliente obtiene un precio cerrado en cuestión de minutos, disponiendo en todo momento de acceso en tiempo real al estado de su pedido. Así, al reducir el número de intermediarios que no aportan valor añadido al servicio se eliminan las ineficiencias y se optimizan los procesos de compra y contratación.



## La mitad de la flota de megatrailers en España pertenece al Grupo Sesé

El transporte Euro Modular System (EMS), más conocido como Giga Trailer, Megatruck, Megatrailer o Megacamión, ha cumplido su primer año en España, siendo el grupo Sesé quien está liderando su implantación.

Después de varios meses de investigar el mercado europeo y tras analizar las diferentes configuraciones existentes, el grupo logístico Sesé estaba preparado para comenzar a operar con el Megatruck, a la espera de que esto fuera legalmente posible.

Así, una vez autorizado ahora hace un año, éste fue el primer operador en realizar un trayecto por carretera con una primera carga piloto, concretamente para Seat. No estaba muy claro cómo

se desenvolvería el mercado y cómo se adaptaría este vehículo al transporte real, si bien en varios países europeos, era y es una realidad contrastada.

Un año después, Federico Ballester, su director de la división de Transporte, afirma que "ha sido un año duro pero el saldo es positivo; sin negar que los primeros pasos han requerido de una labor didáctica y de asimilación de un nuevo concepto, mientras los permisos se demoraban más de lo deseado y al mismo tiempo que era necesario poner de acuerdo a muchos actores e interlocutores. Aún con todas estas dificultades, el saldo para nosotros es positivo, y así lo demuestran los números".

Actualmente, dispone en España de varias rutas estables en las que tiene dedicados 15 vehículos: Zaragoza-Valencia; Zaragoza-Castellón; Zaragoza-Alicante; Barcelona-Guadalajara; Barcelona-Barcelona; y Madrid-Burgos. Además se han solicitado permisos para rutas con origen y destino adicionales, que se confía arrancar en breve: Galicia-Cataluña; Andalucía-Cataluña; País Vasco-Cataluña. "Nuestro objetivo era alcanzar 15 vehículos este año 2017 por lo que alcanzada hoy esa cifra, sólo nos queda superarla. Esto nos posiciona por lo tanto como el operador con más vehículos de este tipo en funcionamiento", asegura Federico Ballester.

## Marcotran: operaciones con contenedores en megacamión

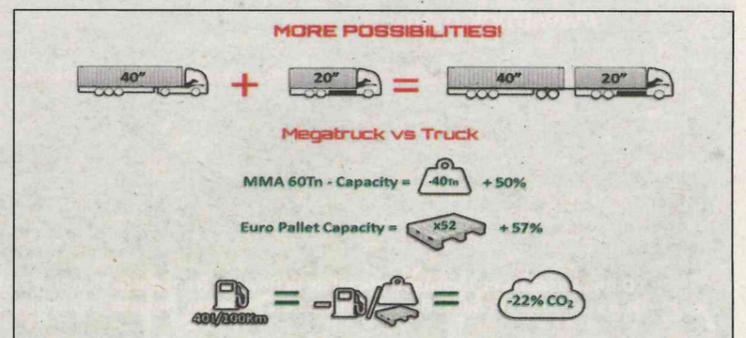
El operador de transporte maño Marcotran, en colaboración con dos de sus principales clientes del sector textil y marítimo, acaba de llevar a cabo el primer transporte nacional de contenedores marítimos en megacamión, en un viaje que partió de las instalaciones del puerto de Barcelona. El vehículo euromodular fue cargado con dos contenedores marítimos, de 20 y 40 pies.

Indican desde Marcotran que, un año después de la puesta en marcha de estos vehículos, la compañía "ha implementado este servicio enfocado a la intermodalidad, dando muestra una vez más de la versatilidad de los mismos. Las 60 toneladas de MMA del megacamión proporcionan una competitiva alternativa al transporte ferroviario, menos flexible y más lento, y al transporte convencional por carretera, que requeriría al menos dos vehículos y, por tanto, más costes y más emisiones contaminantes. Este

servicio beneficiará a sectores que están repuntando, como el retail y la automoción y sus flujos overseas". La facturación de estos sectores en Marcotran ha aumentado el primer trimestre del año un 35% y un 13% interanual, respectivamente.

### Configuración

Este vehículo euromodular consta de un camión rígido que porta un contenedor de 20 pies y de un chasis portacontenedor de 40 pies. No obstante, está autorizada una combinación de tres contenedores de 20 pies. Al igual que el resto de vehículos euromodulares, este megacamión tiene un 50% más de capacidad de tonelaje y cerca de un 60% más de volumen, "lo que reduce el coste del transporte por tonelada respecto al camión convencional, además de no requerir el uso de una segunda tractora".



El operador elige tres nuevos directivos de ventas en el área de la cadena de suministro

## XPO Logistics renueva su organigrama en Europa



Mark Wilkinson, nuevo vicepresidente ejecutivo de ventas.// FOTO: XPO Logistics.

XPO Logistics ha renovado su organigrama en Europa con el nombramiento de tres nuevos directivos de ventas en el área de cadena de suministro: Mark Wilkinson es el nuevo vicepresidente ejecutivo de ventas; Pascal Born, el nuevo director de desarrollo de negocio, industrial y de automoción y Max Alexander ha sido elegido para dirigir el desarrollo de negocio, moda y comercio electrónico.

Wilkinson será el responsable del desarrollo de negocio de XPO en Europa y de la innovación en servicios en los distintos sectores de actividad. Antes de unirse a XPO, Wilkinson trabajó en Exel Logistics (actualmente DHL Supply Chain), firma en la que fue director de estrategia y desarrollo de negocio.

Pascal Born, por su parte, será el responsable «de apoyar a los equipos locales de ventas de XPO en la expansión de la base de clientes industriales y de automoción», tal y como apuntan desde la empresa.

Por último, Max Alexander tendrá como objetivo la expansión de la base de clientes de los sectores de la moda y del comercio electrónico, «centrándose en textil, confección y fabricación».

## Acotral pone a prueba las 28 toneladas de carga útil en la distribución de Mercadona

El interproveedor de transporte de la empresa valenciana sigue optimizando su flota para aumentar la carga útil en la distribución.

Miércoles, 3/05/2017 por CdS



*Acotral optimiza la distribución urbana de Mercadona.*

Acotral ha llevado a cabo una prueba piloto en la que ha conseguido **transportar 28 toneladas de mercancías**, sobre un **camión de 40 toneladas** de Masa Máxima Autorizada, en las operaciones de distribución urbana que realiza para Mercadona.

El interproveedor de transporte de la empresa valenciana **lleva años optimizando sus camiones**, eliminando elementos que pueden considerarse innecesarios, sin otro fin que el de **reducir la tara del vehículo para poder cargar más mercancía** y mejorar la eficiencia, tanto en términos económicos como medioambientales.

La experiencia piloto de las 28 toneladas responde a una **estrategia iniciada** hace casi una década por la empresa para **mejorar la carga útil**. A finales de 2016, **muchos de sus camiones ya cargaban hasta 27,5 toneladas**, lo que supone **un 14,6% más** que las 24 toneladas que podían cargar en el año 2008.

Según explica el presidente de Acotral, Borja de Torres, el aumento de la carga útil ha sido paulatino, si bien el gran salto se produjo **entre los años 2008 y 2010**, cuando **los camiones pasaron de transportar de 24 a 26 toneladas**. Durante los últimos años se han venido optimizando diversos elementos del vehículo para reducir su peso.

**“ En los últimos ocho años se ha optimizado en un 17% la carga útil en las operaciones de distribución. ”**

Entre otras iniciativas puestas en práctica, la empresa de transporte *ha eliminado las literas de las tractoras, las viseras, el parasol y el soporte de la rueda de repuesto*. También ha reducido el tamaño del depósito de combustible y el peso de la quinta rueda, mientras que sus camiones de distribución utilizan llantas de aluminio y neumáticos de perfil bajo.

#### **110.000 viajes menos**

Teniendo en cuenta que Acotral destina más de *900 camiones* a estas operaciones, y cada uno de ellos realiza casi *1.000 servicios anuales*, las 27,1 toneladas que todos los vehículos podían transportar en 2015 permiten manipular *2.700.000 toneladas más* que si estuvieran operando con una carga útil de 24 toneladas.

De este modo, la empresa de transporte *ha dejado de realizar 110.000 operaciones* manipulando la misma mercancía, con el correspondiente beneficio económico y social que ello conlleva.