

ANÁLISIS

RETOS PARA EL FUTURO

- 32- Isabel Tejero** (directora de Consultoría EFFIC)
El Sistema CAE: un aliciente más para impulsar la descarbonización y la mejora operativa de las flotas
- 38- Francisco Jiménez y Manuel Sánchez** (Transporte, Movilidad y Logística de HINTD)
Despliegue de una red nacional de ZESP, Retos y Oportunidades
- 46- José Antonio Sebastián** (Comisionado del Gobierno para el Corredor Atlántico)
Un corredor volcado con el transporte de mercancías
- 52- Luis Carnota** (portavoz de la Plataforma de Conductores Asalariados y Asalariadas)
La falta de relevo generacional en el transporte, causas, consecuencias y remedios

CON LA PARTICIPACIÓN DE:





EL SISTEMA CAE: un aliciente más para impulsar la descarbonización y la mejora operativa de las flotas

Isabel Tejero,

DIRECTORA DE CONSULTORÍA ENERGÉTICA Y CAES DE EFFIC

Desde enero de 2023, particulares, empresas y sector público pueden beneficiarse de la implantación del sistema de Certificados de Ahorros Energéticos (CAE). Este sistema permite **monetizar los ahorros energéticos** que se generan de la implementación de actuaciones que reduzcan el consumo de energía final, de manera que ayuda a cofinanciar estas medidas.

El sector transporte, según datos de la Agencia Internacional de la Energía, es el mayor consumidor de energía a nivel global, alcanzando el 26,2% del total de consumos energéticos. En Europa este porcentaje asciende hasta el 28,4% y en España, donde el peso del consumo en residencial no es tan elevado por las favorables condiciones climáticas, el consumo del sector supera el 40%.

Según lo anterior, cualquier reducción en la demanda energética en esta actividad puede traducirse en un impacto significativo en el ahorro global. Además, como veremos a continuación, los incentivos pueden llegar a ser muy atractivos, permitiendo recuperar la inversión realizada y, en algunos casos, incluso generar beneficios adicionales.

El sistema CAE bonifica el ahorro generado sin tener en cuenta la inversión asociada. Así

pues, cualquier actuación de ahorro de energía final va a generar ahorros comercializables en el mercado primario del sistema CAE, aunque el impacto sobre la inversión realizada puede ser dispar.

Algunas medidas de eficiencia energética como los sistemas de geoposicionamiento, telemetría y conducción eficiente, además de la consiguiente reducción en la factura anual de combustible, pueden generar ingresos superiores a la inversión realizada, pudiendo cubrir además de la inversión varios meses o años del mantenimiento de estos servicios.

Otras medidas, como la sustitución de vehículos de combustión por eléctricos, o la renovación de neumáticos, también generan ahorros energéticos comercializables en el sistema CAE, aunque con menor impacto que las soluciones digitales anteriormente descritas encaminadas en la reducción de consumos.



En un sector, que representa casi el 10% del PIB nacional y genera más de un millón de empleos directos, la descarbonización y la digitalización son retos presentes que las empresas de este sector debe asumir sin demora. El sistema CAE surge como una herramienta para facilitar esta transición de forma eficiente y accesible.

Además de estos retos prioritarios para las empresas logísticas, el continuo aumento de los costes operativos -impulsado principalmente por el alza en los precios del combustible y otros gastos asociados- refuerza el interés por conocer en profundidad las ventajas y el potencial del sistema CAE.

Las compañías que optimicen sus inversiones considerando los ingresos extras que le puede generar la venta de los ahorros energéticos, podrán mejorar sus cuentas de resultados y destacar dentro de un mercado tremendamente competitivo.



Medidas como geoposicionamiento, telemetría y conducción eficiente, y la consiguiente reducción en la factura de combustible, pueden generar ingresos superiores a la inversión

¿POR QUÉ ALGUIEN PAGARÍA POR UN CONSUMO ENERGÉTICO EVITADO?

Desde la publicación de la Ley 18/2014, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, las comercializadoras de petróleo, gas y electricidad (sujetos obligados) deben contribuir activamente a los compromisos de ahorro de energía que España tienen con la Unión Europea. Históricamente, dicha contribución se ha estado realizando al Fondo Nacional de

LOS ACTORES DEL SISTEMA CAE

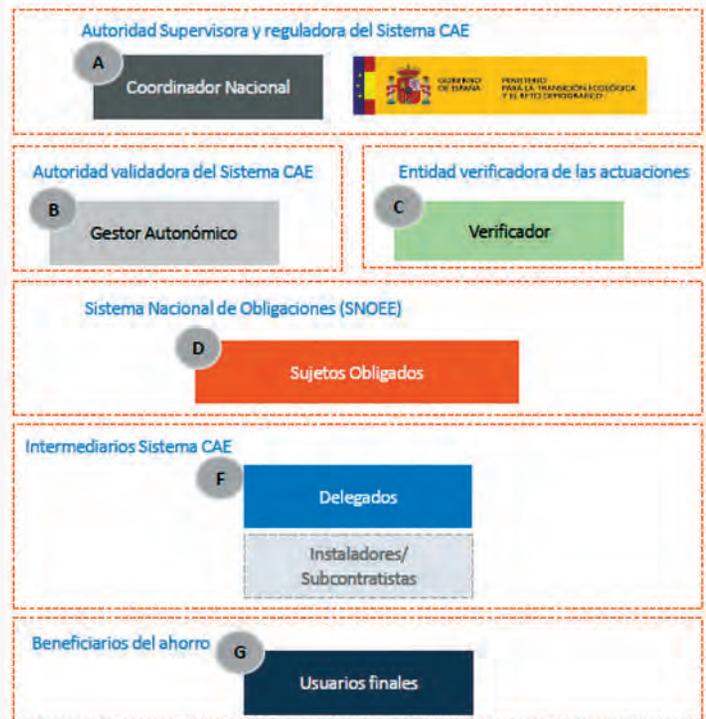
En el sistema CAE, además de los sujetos obligados, existen otras figuras que ayudan a identificar y transformar ahorros en CAE:

Sujetos delegados: empresas que deben estar acreditadas por el Coordinador Nacional (Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico - Miterd) para ayudar a los sujetos obligados a identificar ahorros y transformarlos en CAE.

Intermediarios: empresas que saben dónde se realizan las actuaciones de mejora de la eficiencia y asesoran a los propietarios de los ahorros sobre las ventajas del sistema. A su vez, facilitan la compra a sujetos obligados y delegados. Suelen ser empresas consultoras, ingenierías, instaladores y fabricantes de equipos.

Propietarios de los ahorros: aquellos que han llevado a cabo la inversión en eficiencia energética susceptible de generar ahorros transformables en CAE. Pueden ceder el ahorro a un tercero (sujeto obligado, delegado o intermediario) a cambio de una contraprestación económica o valorada económicamente.

Entidades verificadoras: empresas acreditadas por ENAC, responsables de revisar que la actuación se ha llevado a cabo, correctamente y que se han logrado los ahorros de energía declarados. Su dictamen positivo es necesario para solicitar la emisión



de CAE. Solo los sujetos obligados y delegados pueden contratar sus servicios y por tanto convertir los ahorros energéticos en CAE. Otras figuras son los gestores autonómicos, responsables de emitir los certificados de ahorro energético, y el coordinador nacional del Miterd: figura encargada de registrarlos.

Eficiencia Energética (FNEE) directamente por estos sujetos obligados. El pago al fondo se realiza de manera que la contribución de ahorro de cada sujeto obligado se monetiza multiplicándola por un valor conocido como **equivalencia financiera**.

Desde enero de 2023, con la entrada en funcionamiento del mercado de certificados de ahorro energético, las empresas obligadas pueden escoger entre pagar su obligación al FNEE o bien aportar CAE, generados a partir de ahorros energéticos comprados a un precio inferior a la equivalencia financiera de referencia. De esta manera, los sujetos obligados están interesados en adquirir estos

certificados para reducir el importe de sus obligaciones de ahorro de energía.

Las empresas de transporte y logística, además de poder beneficiarse de los ahorros generados por la eficiencia de sus vehículos, también puede hacerlo de sus activos muebles, como por ejemplo naves u oficinas.

DIFERENCIAS ENTRE CAE Y AHORROS ENERGÉTICOS

A menudo se confunden los ahorros energéticos con los CAE, y la diferencia entre ambos es significativa. Las empresas logísticas y de transporte, al igual que el resto de las empresas (incluidas administraciones

HVO100

La sostenibilidad empieza por un combustible sostenible



HVO100,
su combustible diésel
100% renovable



**Reducción
del CO₂***



**De fuentes
renovables**



**Sustituye su
combustible
habitual**



CASOS DE ÉXITO EN TRANSPORTE

	UNIDADES	AHORROS ENERGÉTICOS	RETORNO INVERSIÓN
TELEMETRÍA Y GEOPOSICIONAMIENTO	200 camiones	4.000 MWh	345%
SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULO DE COMBUSTIÓN POR ELÉCTRICO PURO	10 camiones	1.240 MWh	3%
SUSTITUCIÓN RUEDAS	5.000 ruedas	1.284 MWh	6%

CASOS DE ÉXITO EN OTROS SECTORES

	UNIDADES	AHORROS ENERGÉTICOS	RETORNO INVERSIÓN
ILUMINACIÓN LED	10.000 m ²	420 MWh	53%
CAMBIO DE ENFRIADORAS	3 Enfriadoras	640 MWh	36%
SISTEMAS BACs (BMS)	20.000 m ²	470 MWh	134%

MERCADOS DEL SISTEMA CAE

El mercado primario: aquí se compra o se vende el ahorro energético. Cualquier actor del sistema puede operar en este mercado. El precio de compraventa de los ahorros se establece mediante negociación entre el propietario de los ahorros y el comprador.

El mercado secundario: aquí el producto que se transacciona es el CAE. Sólo los sujetos obligados y delegados pueden participar de este mercado. El precio de compra también se negocia entre comprador y vendedor, y será inferior a la equivalencia financiera del año en curso. Es el valor que fija el precio de compra de los ahorros en el mercado primario.



Cualquier actuación de ahorro de energía final va a generar ahorros comercializables en el mercado primario del sistema CAE

públicas) o personas físicas, puede generar ahorros energéticos y por lo tanto ser propietarios de los ahorros. Únicamente los sujetos obligados y los sujetos delegados pueden disponer de CAE.

De este modo, las actuaciones de mejora de eficiencia energética en el sector logístico o transporte, como puede ser la justificación de ahorros de consumos a través de sistemas de telemetría o geoposicionamiento, la sustitución de vehículos de combustión por eléctricos o la renovación de neumáticos, pueden monetizarlos a través de la venta de estos ahorros a un sujeto delegado u obligado quienes se encargarán de transformarlos en CAE, o bien a un intermediario que deberá venderlos a obligados o delegados. Una vez emitidos los CAE, los sujetos obligados o los delegados en su nombre pueden cambiar su titularidad a favor de otro agente del mercado secundario (CAE) o liquidarlos al FNEE para cumplir con sus obligaciones de ahorro energético.

Lo anterior nos lleva a presentar los dos mercados que conforman el sistema CAE, y desde donde se realizan dos tipos de transacciones con productos diferenciados (ver cuadro adjunto). ■

¡DISFRUTA DEL VIAJE!

VIAJA SIN LÍMITES CON UNA SOLA TARJETA: ANDAMUR PROEUROPE

VARIOS PRODUCTOS: COMBUSTIBLE TRADICIONAL, ADBLUE, GNL Y GNC
MÁXIMA SEGURIDAD: AIRCODE, NOTIFICACIONES ANTIFRAUDE, PARKING
VIGILADO, LÍMITES DE SEGURIDAD, ÁREA PRIVADA ANDAMUR CONNECT |
MÁS DE 1400 ESTACIONES DE SERVICIO EN 9 PAÍSES DE EUROPA




ANDAMUR



DESPLIEGUE DE UNA RED NACIONAL DE ZESP, RETOS Y OPORTUNIDADES

Francisco Jiménez Navarro,

SOCIO – TRANSPORTE, MOVILIDAD Y LOGÍSTICA DE HINTD

Manuel Sánchez Koch,

GERENTE – TRANSPORTE, MOVILIDAD Y LOGÍSTICA DE HINTD

El pasado mes de abril se cumplieron tres años de la publicación del Reglamento Delegado (UE) 2022/1012 de la Comisión Europea cuyo objetivo era empezar a establecer un marco regulatorio común al nivel de la Unión Europea que permitiera fijar una serie de estándares mínimos de seguridad, servicio e información pública con los que favorecer los periodos de descanso en carretera de los conductores profesionales.

Con dicho Reglamento se buscaba regular los diferentes niveles de servicio y seguridad que deben cumplir las Zonas de Estacionamiento Seguras y Protegidas para Camiones (ZESP en español o SSTPA por sus siglas en inglés), así como los procedimientos para su Certificación.

Por otro lado, el Reglamento (UE) 2024/1679, publicado el 28 de junio de 2024, estableció a nivel comunitario que los Estados miembros deberían velar por que la Red TEN-T disponga de ZESPs certificadas, marcando como objetivo su despliegue al menos cada 150 km de la Red Básica para 2040, siempre que la Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos en el



tramo de carretera correspondiente sea >10.000 veh/día.

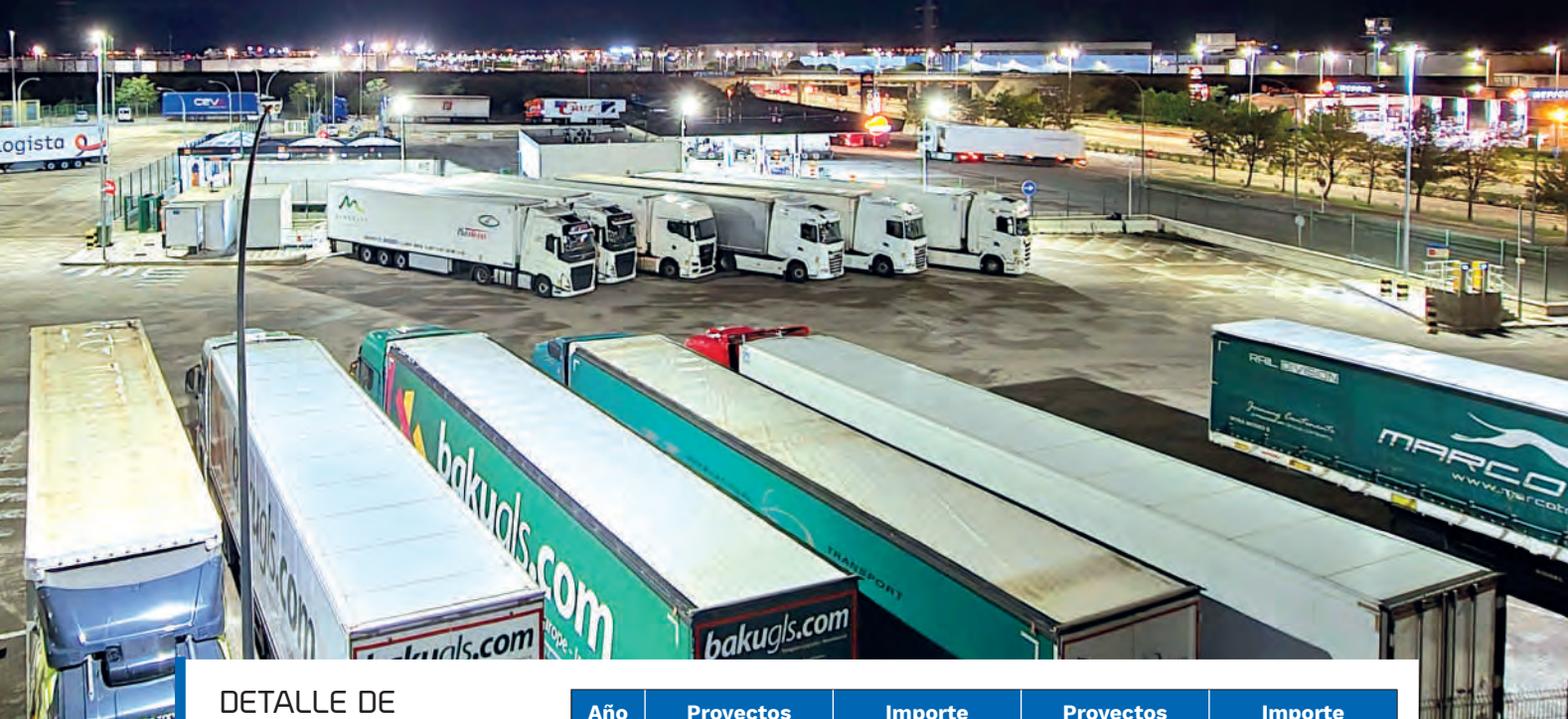
ESTÁNDAR ZESP/SSTPA DE SEGURIDAD Y SERVICIO

El estándar de servicios y seguridad recoge un mínimo de servicios al conductor y diferentes niveles de seguridad que clasifican al aparcamiento en bronce, plata, oro o platino. El cuadro adjunto recoge de forma resumida los principales requisitos establecidos por dicho estándar. La Certificación respecto al cumplimiento de alguno de los niveles del estándar establecido se puede realizar a través de alguna de las cuatro empresas Certificadoras acreditadas por la Comisión Europea, Applus (con sede y personal técnico en España), DQS (Alemania), Dekra (Alemania e Italia) y SGS (Italia y Bulgaria).

NECESIDAD/OPORTUNIDAD DE MERCADO IDENTIFICADA

En este sentido, y de acuerdo a un estudio (MOVE/C1/SER/2023-138) realizado por Esporg (European Secure Truck Park Organisation) para la Comisión Europea, existe un déficit de 390.000 plazas de aparcamiento seguras en toda Europa para poder dar respuesta a la necesidad identificada, el cual se incrementará hasta las 483.000 plazas en 2040. En la actualidad, según los datos del sitio web oficial de la Comisión (eu-parkings.eu), únicamente existen 39 aparcamientos (~5.000 plazas en total) certificados en toda Europa, de los cuales 9 (23%) están situados en España.

Por otro lado, el visor de la Red de Carreteras del Mitms que recoge las instalaciones en España que han “comunicado” su condi-



DETALLE DE SOLICITUDES Y CONCESIONES DE ESTE PROGRAMA DURANTE EL PERIODO 2021-2027

Año	Proyectos Presentados	Importe Solicitado	Proyectos Financiados	Importe Concedido
2021	23	176.380.710 €	11	64.253.546 €
2022	32	429.716.183 €	14	271.838.295 €
2023	29	228.535.767 €	11	115.665.132 €
2024	53	504.000.000 €	Pte. Resol	Pte. Resol

ción de Certificadas al Ministerio (las puede haber que no lo hayan comunicado), identifica un total de 10 ZESPs (ver cuadro adjunto). Con anterioridad a esta certificación, existían en España 42 aparcamientos con estándar “Label” cuyas características cubrían parte de los requisitos de una ZESP. Una buena parte de ellos están agrupados bajo el paraguas de ACTE, la Asociación de Centros de Transporte de España, y llevan muchos años garantizando condiciones de seguridad y servicio a los conductores, si bien se encuentran en su mayoría con un grado de ocupación alto, dando servicio a conductores habituales (abonados) y sin apenas capacidad de ofrecer plazas a conductores ocasionales (rotación) por falta de espacio.

PERCEPCIÓN DEL RETO DESDE EL MITMS

El objetivo fijado por la UE a los diferentes Estados miembros (Reglamento (UE) 2024/1679) de despliegue de redes nacionales con al menos 1 ZESP Certificado cada 150 km de la Red TEN-T Básica para 2040 en tramos de >10.000 veh/día (ligeros y pesados), ha llevado al Mitms a la necesidad de abordar un ejercicio de análisis estructurado en torno a las siguientes dimensiones del reto planteado:

- Evaluar la situación de la IMD en la Red Nacional de Carreteras en su conjun-



El responsable de la elección del sitio de parada es, por lo general, el propio conductor, no viniendo condicionado por la empresa

to y en la Red TEN-T básica en particular, considerando tanto la IMD general de vehículos como la IMD específica de pesados, a fin de avanzar en el encaje entre los requisitos regulatorios de la CE para toda Europa y las necesidades reales y específicas del sector del transporte de mercancías por carretera en España.

- Inventariar la ubicación y características los proyectos de ZESP en España, tanto ejecutados o en desarrollo, como planificados, e independientemente de la naturaleza público o privada de su promotor, a fin de caracterizar los tramos de la Red donde no está prevista la implantación de ZESPs y se precisa por tanto de un impulso adicional (por parte del Mitms o de otros agentes) para completar el objetivo de despliegue de la Red Nacional.
- Definir el conjunto de actuaciones necesarias para completar la Red Nacional de ZESPs en base al objetivo marcado para 2040, lo que precisa analizar y evaluar desde las localizaciones y tipologías de



ESTÁNDAR ZESP DE SEGURIDAD Y SERVICIO

Servicios	Aseos y duchas	Diferenciados para hombres y mujeres, con agua caliente y limpieza regular			
	Alimentación	Refrigerios y bebidas disponibles para adquirir 24/7 y zona diferenciada de comedor			
	Internet	Conexión gratuita			
	Electricidad	Tomas disponibles para uso personal			
	Puntos de contacto	Señalización para circulación segura y protocolo de emergencia			
Perímetro	Vallado	Disuasión visual	Cerrado y con control entrada	Altura min. 1,8 metros	Altura min. 1,8 metros
	Iluminación	15 Lux	20 Lux	25 Lux	
	CCTV		En todo el perímetro	Sin puntos ciegos	
Zona de Estacionamiento	Señalización	Uso exclusivo para vehículos de mercancías			
	Controles	Físicos/distancia cada 24 horas	2 veces/cada 24 horas	Continuo (24/7)	
	Iluminación	15 Lux			
Entrada/Salida	Iluminación	25 Lux			
	Acceso		Con barreras y tickets	Barreras con protección	Reconocimiento Matrícula



La mayoría de los conductores encuestados acuden a aparcamientos de pago sólo si el mismo es cubierto con algún servicio adicional

instalaciones a desplegar, hasta la identificación de los agentes clave para hacer factible el despliegue y los modelos de colaboración más eficientes entre dichos agentes, tanto públicos como privados.

DIFICULTADES PARA LOS PROMOTORES DE PROYECTOS

Adicionalmente a los diez ZESPs ya mencionados, los cuales se concentran en su mayoría en las zonas fronterizas con Francia, desde Hintd se han identificado en España >60 proyectos en fase de estudio o incluso homologación, lo que equivaldría a cerca de

10.000 plazas adicionales a las ya operativas. Estos proyectos, en diferente grado de desarrollo, se encuentran con diferentes barreras o dificultades, entre las que cabría destacar:

DIFICULTADES EN LA PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

- Coste del suelo industrial: la expectativa de rentabilidad que genera en el suelo industrial la construcción y explotación de instalaciones logístico-industriales, incrementa notablemente su precio, dificultando su encaje en la expectativa de rentabilidad mínima de los promotores de aparcamientos de camiones.
- Permisos y suministros: los tiempos de calificación del suelo y de obtención de permisos y alta de suministros retrasan la ejecución de las obras y la puesta en funcionamiento.
- Coste de la rehabilitación: la adaptación a los requerimientos de la Normativa de



La información es poder

Mejor precio, operativa más simple, sistemas de seguridad sin precedentes **y la información que necesitas para gobernar mejor tu flota.**

- Geolocalización y seguimiento
- Informes por volumen, frecuencia, tipo de producto, ubicación, kilometraje entre repostajes y más
- Transacciones aprobadas y rechazadas, facturadas y pendientes
- Límites de gasto y restricciones por producto, días, horas y ubicaciones
- Alerta instantánea en caso de uso indebido
- Autorizaciones online mediante AI no generativa
- Bloqueo online instantáneo

Conoce las Soluciones Profesionales bp



bp Fleet Solutions

PERCEPCIÓN DE LA NECESIDAD POR PARTE DE LOS CONDUCTORES

Desde Hintd, y a fin de caracterizar adecuadamente la demanda potencial de los futuros ZESPs en cuya planificación y análisis de viabilidad participa, se han venido ejecutando >300 entrevistas a transportistas a lo largo de toda la geografía española. Del conjunto de todas ellas se pueden extraer las siguientes conclusiones principales:

- **La necesidad/demanda** de áreas de estacionamiento seguras y con niveles básicos de servicio al conductor, el vehículo y la carga, es diferente según el conductor realice una parada próxima al punto de carga/descarga de su mercancía, o realice una parada en tránsito (más o menos alejado) hacia dicho punto de carga/descarga.
- **El responsable** de la elección del sitio de parada es, por lo general, el propio conductor, no viniendo condicionado por la empresa.
- **Los motivos principales** para la elección del lugar de parada son los servicios ofrecidos por el área (restaurante, ducha y baño) y los tiempos de conducción y descanso limitados por el tacógrafo.
- **La mayoría** de los conductores encuestados no se plantean el pago por un ZESP salvo que fuera pagado por el contratista, por lo que acuden a aparcamientos de pago sólo si el mismo es cubierto con algún servicio adicional (restauración, repostaje, etc.).
- **Su percepción actual** de los ZESP es más como un lugar seguro para la mercancía que como una infraestructura pensada para el bienestar y descanso de los conductores.

Estos dos últimos puntos de la percepción general de los ZESP por parte de los transportistas encuestados vienen a confirmar que en el sector aún debe producirse y arraigarse un “cambio cultural” que afecte a todos sus agentes: transportistas, operadores, cargadores y administración, el cual permita priorizar la mejora de las condiciones laborales de los transportistas y sensibilizar sobre la necesidad de invertir en ello a todos los niveles.

aparcamientos en funcionamiento que estén vigilados pero que no hayan sido aún Certificados, requiere de una inversión elevada en seguridad que contrasta con una capacidad limitada de generación de ingresos adicionales, pues estos aparcamientos suelen presentar a día de hoy una elevada ocupación, lo que retrasa o incluso disuade en gran medida a la hora de tomar la decisión de inversión.

DIFICULTADES EN LA EXPLOTACIÓN

- **Riesgo demanda:** la incertidumbre que genera la puesta en marcha de un nuevo modelo de negocio en los aparcamientos de camiones, con mayor seguridad y servicio pero también con un mayor cos-

te dada la inversión necesaria, precisa de una adecuada caracterización de la demanda potencial y del entorno competitivo, lo que se ha de soportar en un amplio trabajo de campo específico para cada localización en cuestión.

OPORTUNIDADES

A CORTO Y MEDIO PLAZO

Desde Hintd, en base a la experiencia y los trabajos desarrollados para numerosos agentes públicos y privados del sector, se entiende que las principales necesidades y oportunidades que se plantean a corto-medio plazo en relación al exitoso despliegue de la Red Nacional de ZESPs, podrían sintetizarse en las siguientes:

- Mayor coordinación y cooperación entre agentes para un despliegue eficiente y funcional de una Red que dio sus primeros pasos más por iniciativas aisladas y para resolver necesidades locales o a lo sumo regionales, que por un planificación y visión general de las necesidades del



Los tiempos de calificación del suelo y de obtención de permisos y alta de suministros retrasan la ejecución de las obras y la puesta en funcionamiento



Nuevo dispositivo
de seguridad

ControlGO



Solicítalo YA!

- ✓ **Control Entrada/Salida** en la Red de Estaciones OnTurtle
- ✓ **Verificación DieselCard** - Matrícula
- ✓ **Monitoreo y geolocalización** de flota en tiempo real



onturtle.eu



REDUCCIÓN PROGRESIVA DEL ACCESO A AYUDAS PÚBLICAS

- **La definición** y lanzamiento del Marco Regulatorio europeo para potenciar el despliegue de la Red Europea de ZESPs ha venido acompañado de la aprobación de líneas de ayuda destinadas a incentivar y acelerar la puesta en marcha de dicha Red.
- **A nivel europeo**, el Mecanismo “Conectar Europa” (CEF por sus siglas en inglés), lleva años operativo, ofreciendo ayudas con una intensidad máxima del 50% de la inversión necesaria para las tareas de planificación, construcción y certificación de los aparcamientos. El detalle de solicitudes y concesiones de este programa durante el periodo 2021-2027 puede verse en el cuadro adjunto.
- **A nivel nacional**, el Mitms ha canalizado a través del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital (Patsyd) las ayudas para la creación, rehabilitación y certificación de ZESPs, con una intensidad máxima del 40% de la inversión, habiendo financiado dos proyectos en la convocatoria de 2022 y seis proyectos en la de 2024.
- **Tras varios años** en funcionamiento, y tras el apoyo a numerosos proyectos en Europa y España, la resolución definitiva de ambas líneas de ayudas durante el primer semestre de 2025 vendría a agotar los presupuestos previstos inicialmente para el desarrollo y certificación de nuevos aparcamientos. En este sentido y ante la incertidumbre que este hecho provoca en el sector, en febrero de 2025 más de 40 asociaciones sectoriales publicaron la carta abierta a la Comisión Europea, “A competitive and resilient Europe requires a stronger EU transport budget” en la que reclamaban un incremento en los presupuestos europeos para proyectos de transporte en general, incluyendo entre ellos el despliegue de la Red de ZESPs.

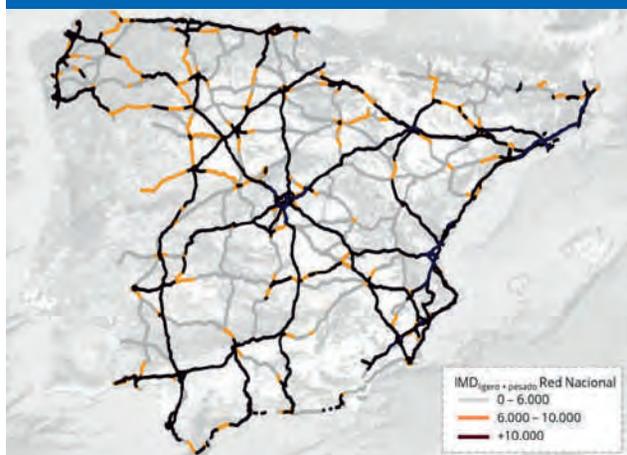
Sector en España. Entre los principales agentes a implicar en un modelo y/o canal de coordinación y cooperación a nivel nacional, cabría destacar:

- **Públicos:** tanto Central (Mitms, Adif, Puertos, Aena, Sepes, etc.), Regional (Agencias Logísticas, Empresas Públicas de Suelo, etc.) y Locales (Ayuntamientos, Centros de Transporte y Logística, etc.).
- **Privados:** cargadores, operadores de transporte, gestores de infraestructuras, promotores inmobiliarios, inversores, etc.
- **Otros:** proveedores de servicios en ZESPs (restauración, energía, etc.), certificadoras, aseguradoras, asesores, etc.

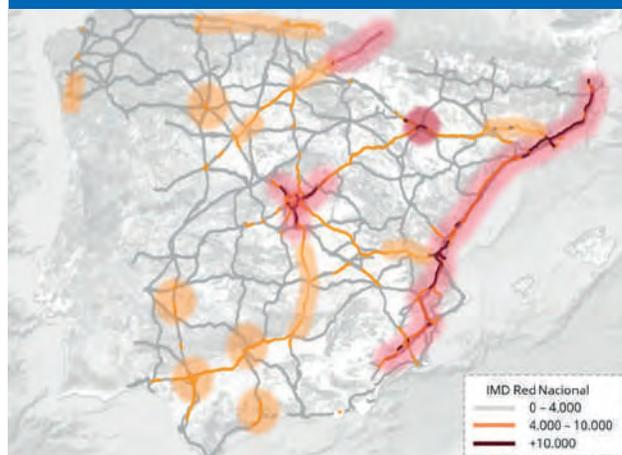
- **Mayor homogeneización** y simplificación de la burocracia que afecta al planeamiento y desarrollo de ZESPs a fin de no perder el gran “momentum” de interés e inversión que vive el sector, y de facilitar y acelerar el despliegue de una Red que responda a la imperiosa necesidad de mejorar las condiciones laborales de los transportistas y la competitividad de las empresas del sector en general.
- **Mayor disposición** de herramientas y repositorios de datos históricos con los que abordar con mayores garantías la caracterización de la demanda potencial para un modelo de negocio “nuevo” que aún plantea importantes incertidumbres. Dichas incertidumbres tienen a su vez una incidencia directa sobre aspectos clave para la caracterización de:
 - **Ingresos:** *ramp-up* de generación de la demanda, mix óptimo entre plazas de abonado y rotación, servicios y tarifas ajustadas a la demanda, etc.
 - **Inversión y costes de explotación:** faseado óptimo de desarrollo de la infraestructura, sus instalaciones y servicios, gastos asociados a las tipologías de vehículos a los que dar respuesta, etc.
- **Mejor comunicación de las ventajas que el desarrollo y explotación de una Red Nacional de ZESPs tiene para el sector y el territorio entre otros:**
 - **Sector:** estabilidad laboral a través de la mejora de las condiciones de trabajo de sus empleados; competitividad empresarial a través de la disposición de una red suficientemente capilar y funcional en instalaciones y servicios; sostenibilidad del transporte al facilitar el despliegue de una red de suministro de energías limpias; menores costes del transporte derivados de una mayor seguridad de la actividad en todos los sentidos y de menores recorridos para realizar las paradas reguladas; etc.
 - **Territorio:** racionalización de las implantaciones de los aparcamientos de camiones junto a vías de alta capaci-

TRAMOS PRIORITARIOS PARA EL DESPLIEGUE DE LA RED NACIONAL DE ZESPS

EN FUNCIÓN DE LA IMD PESADOS+LIGEROS



EN FUNCIÓN DE LA IMD PESADOS



INSTALACIONES EN ESPAÑA QUE HAN "COMUNICADO" SU CONDICIÓN DE CERTIFICADAS AL MINISTERIO

	APARCAMIENTO	LOCALIZACIÓN	VÍA	Nº PLAZAS	NIVEL
	Porta de Barcelona	Castellbisbal (Barcelona)	A-2/AP-7	56	Oro
	Park Montseny	Llinars del Vallès (Barcelona)	AP-7	122	Oro
	Astigarraga	Astigarraga (Gipuzkoa)	AP-1/AP-8	341	Oro
	Oiartzun	Oiartzun (Gipuzkoa)	AP-1/AP-8	184	Oro
	Arasur	Rivabellosa (Álava)	AP-1	31	Bronce
	La Jonquera	La Jonquera (Girona)	AP-7	34	Bronce
	San Román II	San Román del Milán (Álava)	A-1	100	Oro
	Calsina Carré Services	Pont de Molins (Girona)	AP-7	550	Oro
	OnTurtle La Jonquera	La Jonquera (Girona)	AP-7	50	Oro
	Polígono San Cibrao	San Ciprian das Viñas (Galicia)	A-52/N-525	59	Oro

dad y con acceso directo a las mismas, minimizando su implantación dispersa en el territorio y el estacionamiento incontrolado de camiones en polígonos o incluso zonas urbanas; concentración y especialización de actividades como de una planificación anticipada de su implantación ordenada en el territorio.

- **Mantenimiento de las ayudas**, que están teniendo el efecto incentivador buscado pero el reto del "cambio cultural" afrontado era muy grande y la percepción general es que el ritmo de despliegue de la Red Nacional, ya relevante, no ha cogido aún la inercia necesaria para que sean los propios agentes del sector los que la completen. ■



UN CORREDOR VOLCADO CON EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

José Antonio Sebastián Ruiz,

COMISIONADO DEL GOBIERNO PARA EL CORREDOR ATLÁNTICO

El transporte de mercancías en España se encuentra en un punto de inflexión. En un momento en el que eficiencia, sostenibilidad y cooperación marcan el rumbo del sector, el transporte por carretera mantiene su papel central como columna vertebral logística del país. Y lejos de desaparecer, se refuerza como pieza clave para facilitar el impulso del ferrocarril, como ya se evidencia en las autopistas ferroviarias, donde los semirremolques se suben directamente al tren.

40 provincias con nodos logísticos, puertos, ciudades clave y las grandes arterias europeas. En definitiva, una hoja de ruta moderna, adaptada a las verdaderas necesidades del territorio, la sociedad y el tejido empresarial. Todo ello bajo el marco de la Unión Europea y regulado en el Reglamento de la Red Transeuropea de Transportes, que marca con claridad las prioridades y plazos para hacer realidad esta visión.

BRÚJULA NORMATIVA

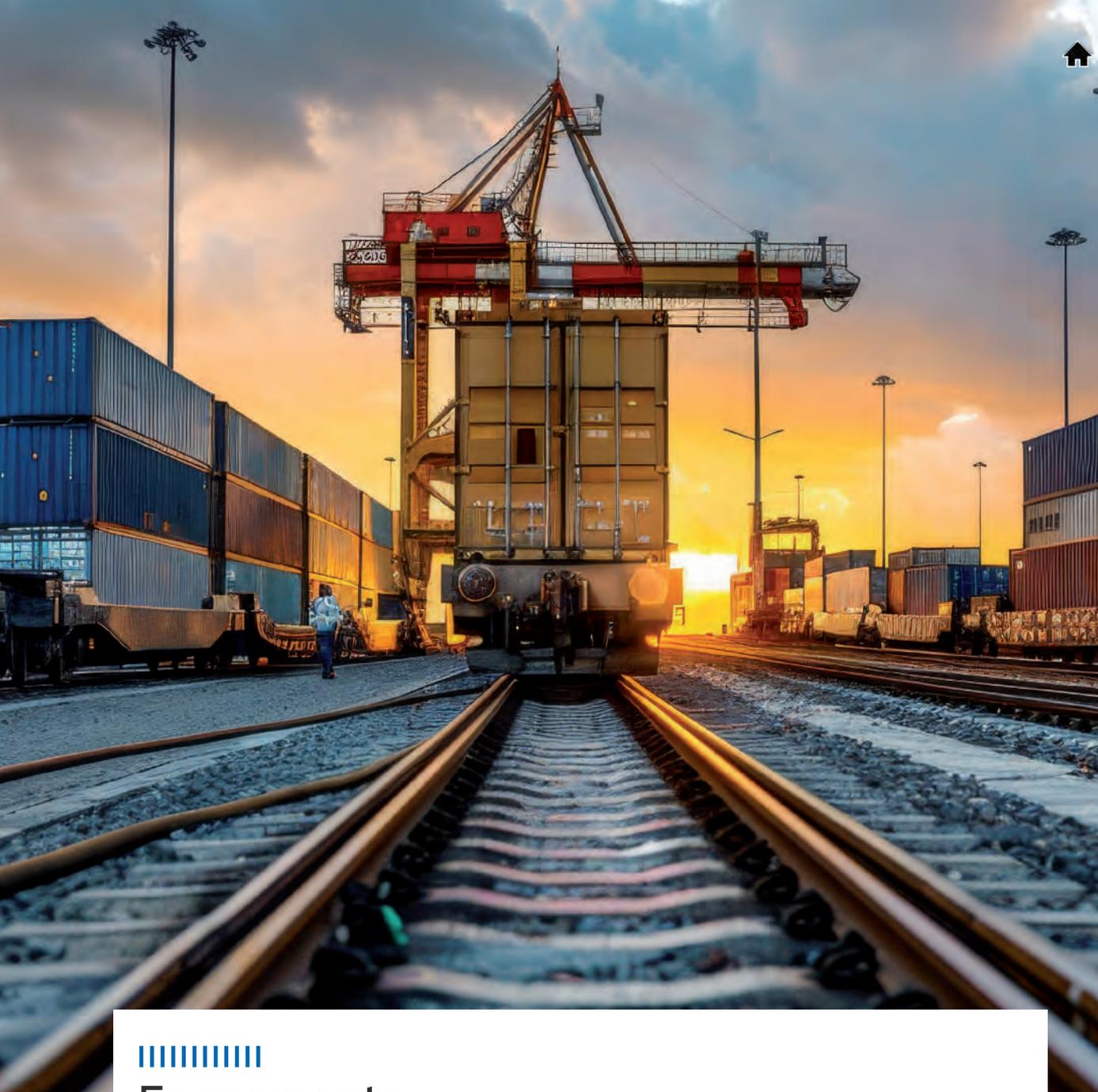
Este reglamento europeo no es un documento simbólico: es una brújula normativa que establece qué infraestructuras deben desarrollarse y cuándo. Desde la gestión del Corredor, nos aseguramos de que cada hito se cumpla con precisión. Y en el caso español, el Corredor Atlántico avanza con determinación para cumplir los objetivos marcados para 2030, 2040 y 2050.

En apenas año y medio, los avances son notables. Más allá de la ejecución de obras, tanto para pasajeros como mercancías, se han movilizado inversiones sin precedentes. Todo con un propósito claro: equilibrar la conectividad logística del país, reducir desigualdades territoriales y fomentar una cohesión económica y social real entre todas las regiones.

Desde la creación en 2023 de la Oficina del Comisionado para el Corredor Atlántico, se

Es momento de que el ferrocarril pase de ser el eslabón menos conocido de la cadena logística a convertirse en un socio estratégico. Y ahí, el Corredor Atlántico se revela como una oportunidad histórica para lograrlo.

Porque no hablamos solo de trenes. El Corredor Atlántico es una apuesta de país: una red de infraestructuras multimodales -carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarril- que está transformando la movilidad de mercancías y personas. Un sistema intermodal integrado y preparado para 2030, que conectará los principales centros productivos de 13 Comunidades Autónomas y



Es momento de que el ferrocarril pase de ser el eslabón menos conocido de la cadena logística a convertirse en un socio estratégico

ha reforzado una estrategia de planificación integral, coordinación institucional y diálogo constante con los territorios. El tejido empresarial, especialmente el vinculado al transporte, se ha mostrado muy receptivo, aunque con necesidad de información clara para aprovechar al máximo las oportunidades que ofrece el ferrocarril.

Aprovechar este espacio para hablar del Corredor Atlántico en una publicación especializada en transporte terrestre permite romper algunos tópicos. Los corredores europeos de transportes incluyen a la carretera, no son exclusivamente ferrocarril. Sin duda, el ferrocarril debe ser uno de ellos es un aliado estratégico de la carretera.

Pero no solo eso, Europa para lograr un transporte multimodal apuesta también plataformas logísticas donde el intercambio modal sea eficiente y sencillo. Integrar el transporte por carretera y tren, el portuario y el terrestre o el aéreo, es clave.

TRANSFORMAR EL TRANSPORTE

Europa, a través de los corredores de transporte, está transformando el transporte y sus infraestructuras, pero aunque se habla mucho de ellos, no siempre se comprende todo lo que implican. Estas redes no son solo infraestructuras físicas. Son instrumentos para impulsar el crecimiento económico, fortalecer el empleo, dinamizar el comercio y cohesionar el



PANORÁMICA DEL CORREDOR ATLÁNTICO



- 9 puertos
- 5 aeropuertos
- 9 terminales interm.
- 30 nodos urbanos



5.413 km.
red ferroviaria



2.880 km.
carreteras



78 km.
vía navegable

territorio. Representan una nueva forma de entender la movilidad, más conectada, inteligente y sostenible.

Inspirada en el modelo que unificó la moneda en la Eurozona, la Unión Europea lleva años construyendo una red de transporte común. Ha trazado prioridades, ha fijado plazos y ha establecido estándares ambiciosos que todos los países deben cumplir. En ese marco, nacen los nueve grandes corredores transeuropeos. Siendo el Atlántico y el Mediterráneo los que conectan y vertebran España y nos conectan al resto de Europa.

El primero de sus hitos temporales es 2030, cuando se espera que esta red funcione con

la misma fluidez que un sistema de metro, pero a escala continental y combinando diversos modos de transporte: puertos, aeropuertos, carreteras, trenes, terminales logísticas y nodos urbanos.

España participa activamente en esta transformación a través del Corredor Mediterráneo y el Corredor Atlántico. Este último, que analizamos aquí, atraviesa nada menos que 13 Comunidades Autónomas (todas salvo Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Baleares) y conecta con Francia por Irún y con Portugal a través de Galicia, Salamanca y Extremadura.

¿Qué implica formar parte de este corredor? Que los proyectos asociados deben



Los viajes de larga duración

comienzan aquí

Nueva tecnología para camiones

Las pastillas y discos Brembo Prime para vehículos comerciales están diseñados para trabajar juntos en armonía, producidos en nuestras plantas con la misma fiabilidad que los componentes originales.

Recambios de extrema calidad para DAF, IVECO, MAN, MERCEDES-BENZ, SCANIA, VOLVO, SAF-HOLLAND, SCHMITZ CARGOBULL y muchos otros.

El rendimiento superior de frenada proviene de una sinergia perfecta.



RENDIMIENTO SUPERIOR

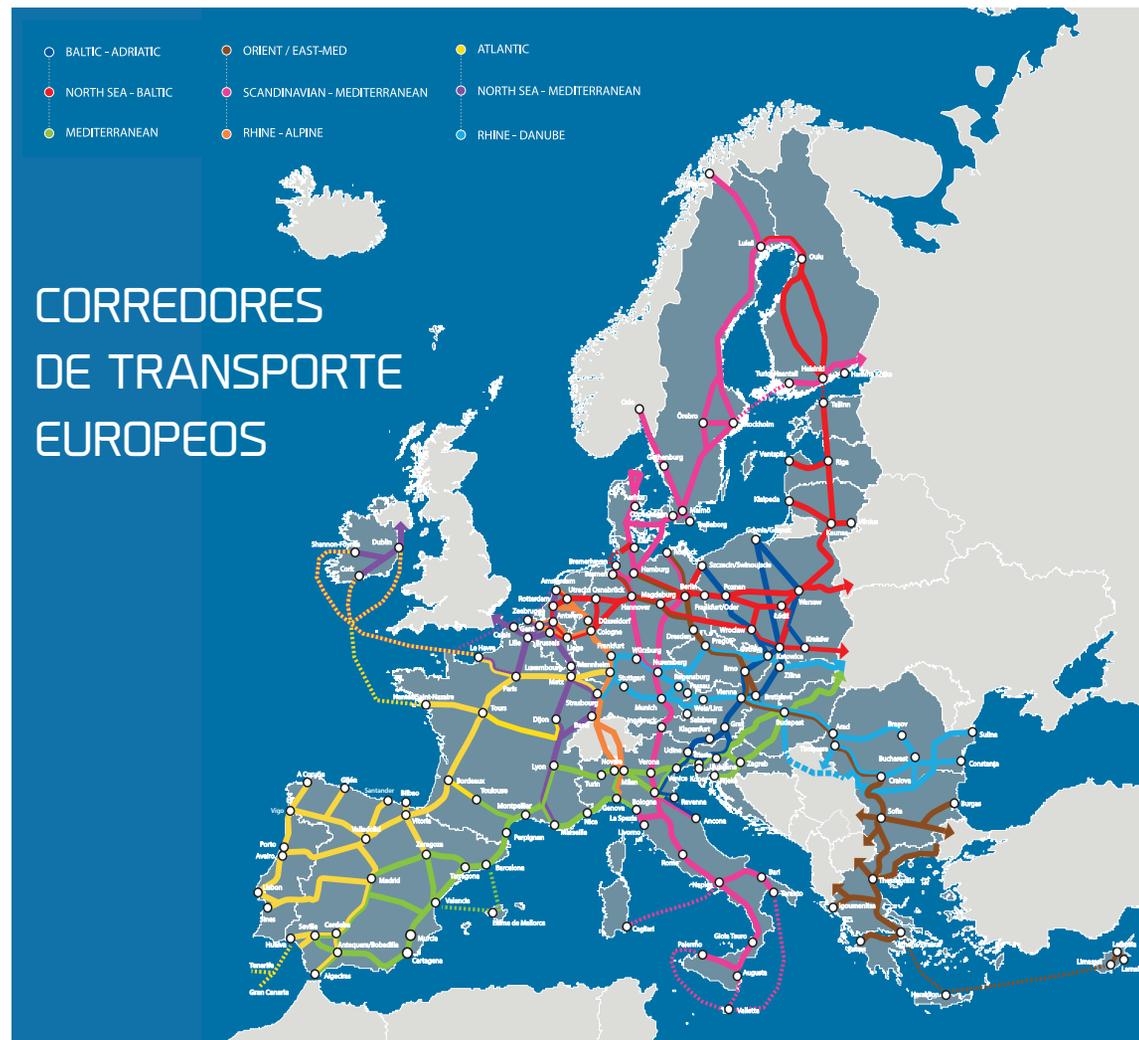
DURABILIDAD DE LARGO ALCANCE

SOLUCIÓN EXCLUSIVA

GAMA COMPLETA

PRIME
PARA VEHÍCULOS
PESADOS





CORREDORES DE TRANSPORTE EUROPEOS



De cara a 2030 hay comprometidas inversiones de 14.000 millones en ferrocarril, más de 3.600 millones en carreteras, 4.500 millones en puertos y 2.600 millones en aeropuertos

cumplir indicadores técnicos definidos por la Unión Europea, y los gobiernos nacionales tienen la responsabilidad de incluirlos en sus presupuestos y planes estratégicos. El horizonte es claro: 2030 para la red básica, 2040 para la red básica ampliada y 2050 para la red global.

Desde junio de 2018 se han movilizado más de 6.100 millones de euros en obras del Corredor Atlántico en España. Y de cara a 2030 hay comprometidas inversiones de 14.000 millones en ferrocarril, más de 3.600 millones en carreteras, 4.500 millones en puertos y 2.600 millones en aeropuertos.

Estas cifras son la base de un cambio profundo. Nos permitirán contar con infraestructuras modernas, promover un transporte más sostenible y lograr una logística más integrada y competitiva. Porque el futuro del transporte en España ya no se construye solo con asfalto o railes, sino con visión, cooperación y una clara vocación europea, ya que las infraestructuras no son un fin en sí mismos sino un medio para que nuestra sociedad y nuestra economía crezca y mejore continuamente. ■

RUBIA
LUBRICANTES

Con Rubia EV3R,
Reducir, Reutilizar,
Regenerar

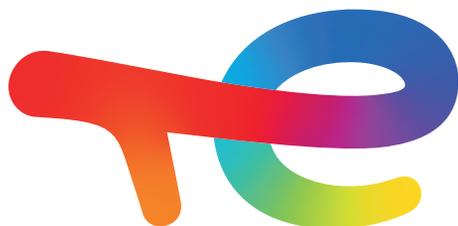


Rubia EV3R, Innovación sostenible, comprometidos con el rendimiento.

TotalEnergies Lubrificantes lanza una nueva gama innovadora y más respetuosa con el medio ambiente para vehículos pesados: La gama de aceites de motor **Rubia EV3R⁽¹⁾**. La gama se basa en el **concepto 3R** y ofrece **las mismas prestaciones que los aceites de motor Rubia estándar**.

Aprobada oficialmente por muchos fabricantes de vehículos pesados, la **nueva gama Rubia EV3R**, está **diseñada con más de un 50% de aceites base regenerados⁽²⁾**.

iCon Rubia EV3R, protege tu motor de forma más sostenible!



TotalEnergies

3R Reducir
Reutilizar
Regenerar



Bases
regeneradas



Reducción de la
huella de carbono
hasta en un 25%⁽³⁾

⁽¹⁾Fórmula de economía circular: en comparación con el producto equivalente de la gama Rubia en aceite de base virgen. ⁽²⁾ Mediante un proceso conocido como «refinado», los aceites usados se tratan para conferirles propiedades comparables a las de los mejores aceites de base vírgenes. ⁽³⁾ Comparación «de la cuna a la puerta» con los productos Rubia de la generación anterior en aceite de base virgen.



LA FALTA DE RELEVO GENERACIONAL EN EL TRANSPORTE, CAUSAS, CONSECUENCIAS Y REMEDIOS

Luis Carnota Vázquez,

PORTAVOZ DE LA PLATAFORMA DE CONDUCTORES ASALARIADOS Y ASALARIADAS

Hace ya una década al menos que se viene escuchando en los medios especializados la queja de los empresarios del sector del transporte por carretera, especialmente, sobre la falta de un relevo generacional ante el envejecimiento de los actuales conductores de camiones y autobuses, problema que afecta a todas las economías desarrolladas, pero que es especialmente grave en países como España, con una edad de estos profesionales por encima de la media. De hecho, la IRU en sus estudios recientes acredita una edad que supera ya los 55 años en España, cuando hace poco tiempo estaba rondando los 50.



Sin embargo, lejos de atajarse el problema con soluciones efectivas y realistas, hemos asistido a una serie de discursos alejados de la

realidad social y laboral del transporte por carretera, como si los actores principales a los que les corresponde dar soluciones se colocaran una venda en los ojos: que si el problema es la falta de aparcamientos, que si los precios de obtención de los permisos de conducir, que si a los extranjeros se les ponen muchas trabas... Todo esto, siendo cierto, no son, ni de lejos, las verdaderas causas del desastre al que estamos asistiendo, como unos espectadores que ven una serie de televisión, tranquilamente, mientras toman una copa de vino, sin ser conscientes de lo que se viene encima.



Las políticas de absorción y fusiones pueden ser un remedio, pero la dura realidad es que para muchas microempresas y pymes no hay futuro: no sobran vehículos, sobran empresas

Las causas tenemos que buscarlas en el cambio de paradigma de las sociedades en las que vivimos, donde lo importante no es tener trabajo a cualquier precio, sino disfrutar de una vida digna, con descansos y conciliación familiar: hoy nuestros jóvenes no tienen entre sus preferencias amasar dinero, ni tener un coche, sino disfrutar de la vida, cenar con sus amigos, disfrutar de sus hijos e hijas... vivir, en resumen.

IRREGULARIDADES COMO NORMA

Lo de dejar la foto en casa para que te conozcan cuando vuelvas no va con ellos, por mucho dinero que ganes. Un trabajo donde no se respeta además ninguna normativa laboral ni convenio colectivo, donde se trabaja de lunes a domingo y donde las irregularidades son la norma y no la excepción, no es algo que nadie desea, y menos aun cuando los salarios no son,





TRABAJO Y REALIDAD SOCIAL

Hay que cambiar el paradigma de trabajo y adaptarlo a la realidad social, no podemos seguir con horarios desde las 7 de la mañana hasta las 22 horas, no se puede seguir diciéndole a un conductor que tiene “15 horas de disponibilidad” que no existen más que en la mente de quien lo dice, ese disparate se tiene que terminar.

No se puede tener a conductores 15 o 20 días fuera de su casa, ni en doble tripulación trabajando 20 horas continuadas y descansando nueve. Tenemos que ir a horarios normalizados, que quizá supongan el cambio del modelo en el sector, quizá empezando antes y terminando antes, comenzando a las 07:00 y terminando las operaciones a las 15:00 por ejemplo. Lo que está claro es que el actual modelo no es sostenible en el tiempo.

Hay que buscar la forma en que los conductores tengan vida social y familiar, y las empresas deben empezar a respetar la legislación en materia laboral, y no como sucede en la actualidad, que para la mayoría son papel mojado.

El respeto al RD 1561/1995 que fija jornadas máximas de 12 horas, con descansos entre jornadas de 12 horas, junto con los acuerdos firmados con la patronal que limitan el tiempo máximo efectivo a 10 horas y la organización del descanso partido en dos tramos uno de cinco horas y otro de nueve, deben de dejar de ser algo que está en un papel para empezar a aplicarse en la realidad, y mejorarlo.

Derechos como la jubilación por coeficientes reductores debe ser afrontada con claridad y sin dilación: no se puede tener a personas con 65 o 70 años encima de un volante en el transporte de mercancías o de viajeros, es una irresponsabilidad y causa de muchos accidentes con pérdida de vidas. Esto proporcionaría otro aliciente para incorporarse a este oficio.

En el campo económico, no se puede seguir abonando a los conductores en base a kilómetros recorridos o salarios cerrados. Los convenios colectivos necesitan actualizarse a condiciones competitivas en un mercado, el de los conductores, escaso: tenemos 52 convenios provinciales donde en

solo tres convenios el salario de un conductor puede alcanzar entre 23.000 y 25.000 euros brutos, todos los demás están por debajo.

De los que están por debajo, solo cuatro alcanzan los 22.000, la mayoría no pasan de los 20.000, y gran parte de ellos no llegan a los 17.000 euros, esto son datos proporcionados por la CETM. En resumidas cuentas, el salario de un conductor en España es de media de unos 1.350 euros netos. Esto tiene que cambiar. Los agentes sociales tienen que tomarse en serio la negociación colectiva y relanzar el III Acuerdo General de Empresas de Transporte que debe contener tablas salariales de referencia, junto con los complementos y dietas que se acuerden. Lo que es muy evidente es que es imposible motivar a nadie a acudir a esta profesión con esas condiciones salariales.

Estas medidas son las que propugnamos desde la Plataforma de Conductores Asalariados/as de transporte de Mercancías y Viajeros, desde donde aspiramos a un transporte digno, sostenible, eficiente y competitivo.



El empresario no puede seguir ejerciendo el transporte como si estuviéramos en los años 70 u 80 del pasado siglo

en la mayor parte de los casos, acordes al trabajo que se está realizando.

Y no ayuda tampoco la falta de empatía del resto de actores de la cadena logística, donde el conductor, en algunas ocasiones, es tratado de forma poco adecuada y res-

petuosa, sin proporcionarle unos mínimos de calidad durante sus esperas para operaciones de carga o descarga, obligándole a largas esperas en lugares donde ni siquiera existen puntos de aparcamiento o aseo, y además, después de estas esperas, dejándolo a su suerte sabedores de que el conductor no tiene margen para desplazarse a un lugar adecuado de aparcamiento.

Lo que no tiene sentido es pensar que un joven que quiere incorporarse a esta profesión está pensando en donde va a aparcar el vehículo, ni en el costo del mismo cuando este se subvenciona en muchísimos casos.

ALGO MÁS QUE UN NEUMÁTICO

LA CLAVE PARA COMBINAR AHORRO DE CARBURANTE Y DURACIÓN

ELIJO MICHELIN
MULTI ENERGY™ 2



Nueva gama MICHELIN
X® MULTI ENERGY™ 2



Reduce los gastos TCO⁽¹⁾



Mejora tu huella medioambiental



MICHELIN
X® Multi Energy™ Z2

MICHELIN
X® Multi Energy™ D2

(1) TCO significa el impacto del neumático en los costes indirectos: ahorro de carburante, mantenimiento, productividad y peaje en algunos países.
(2) 3PMSF: Neumático certificado para una utilización con nieve.
(3) Renovable con MICHELIN ↔ REMIX





PERSONAL EXTRANJERO: NO TIENE RECORRIDO

La mayor intentona es reclutar a personal extranjero en origen, y esto ha paliado en parte las necesidades, pero ya se ve que no tiene recorrido: muchos de estos ciudadanos cumplen su compromiso y luego abandonan el transporte, gran parte de ellos terminan denunciando a sus empresas en los juzgados ante los abusos continuados y ante la decepción entre lo prometido en las campañas de captación que protagonizan empresas, alguna española, en sus países de origen y la realidad que se encuentran al llegar a España, incluso se les llega a obligar a firmar compromisos de deuda que, casualmente, equivalen a las cantidades que estas empresas de captación cobran por sus servicios a las empresas contratadoras, lo que podría ser constitutivo de un delito. Sea como fuere, ninguna de estas medidas está funcionando, y por tanto toca probar otras.



Mención aparte merece la elevadísima accidentalidad laboral, solo una cifra: 138 muertos reconocidos (hay más) en 2024, es decir, casi tres muertos a la semana ¿conocen ustedes algún sector con estas cifras? Algo se hace terriblemente mal, y nadie quiere verlo. Las causas, por tanto, son evidentes: falta de condiciones tanto laborales, como sociales, como económicas, y un trato poco adecuado en los cargadores y clientes.

Las consecuencias de esta falta de relevo generacional las vemos en la calidad del

trabajo y el evidente riesgo de rotura de la cadena logística. Las empresas se están viendo obligadas a contratar a cualquiera de cualquier manera, y esto provoca una evidente caída de la calidad en la profesión, un aumento del riesgo de accidentes, retrasos con los clientes, deterioros de la mercancía, y el empresario poco o nada puede hacer porque, sencillamente, no tiene a quien poner al volante en las actuales condiciones, y esto tiene como efecto una caída de la productividad.

Por otro lado, cada año se jubilan más conductores/as, y el descenso por tanto del número de profesionales disponibles sigue cayendo sin cesar en un goteo cada vez más amplio, y eso, antes o después, si alguien no lo remedia, supondrá la rotura de la cadena si o si, como ya vimos en su día en Reino Unido, porque hoy los almacenes trabajan con stocks de mínimos, con una pequeña red de seguridad, pero que depende al final de una frecuencia en el suministro, y esa frecuencia, sin conductores, se ampliará y al final podrá incluso detenerse.



No podemos seguir con horarios desde las 7 de la mañana hasta las 22 horas, no se puede seguir diciéndole a un conductor que tiene “15 horas de disponibilidad” que no existen más que en la mente de quien lo dice

moeve pro

Si eres profesional, eres **Moeve pro truck**

Descubre la mejor tarjeta para transportistas



Descuentos adaptados a tu consumo de combustible y gestión online desde el área reservada.

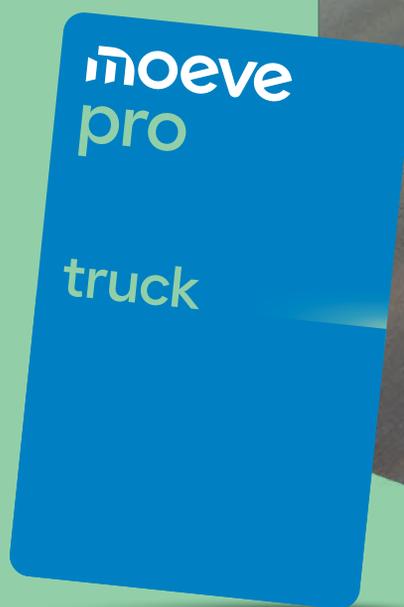


Oferta multienergía: gasóleo, adblue, GNV, electricidad, hidrógeno...



Estaciones de servicio dedicadas a los profesionales: tiendas, surtidores, parkings seguros...

Infórmate [aquí](#)



STARRESSA⁺⁺

se transforma en

moeve pro



Los agentes sociales tienen que tomarse en serio la negociación colectiva y relanzar el III Acuerdo General de Empresas de Transporte

En viajeros, donde más se sufren las consecuencias en el sector turístico, y el problema puede ser más grave en cuanto a que la falta de profesionales puede ir derivando en una accidentalidad más elevada, y en un autobús no van paquetes, van personas. Por tanto, tenemos caída de la calidad de los servicios, accidentalidad, caída de la productividad y finalmente rotura de la cadena.

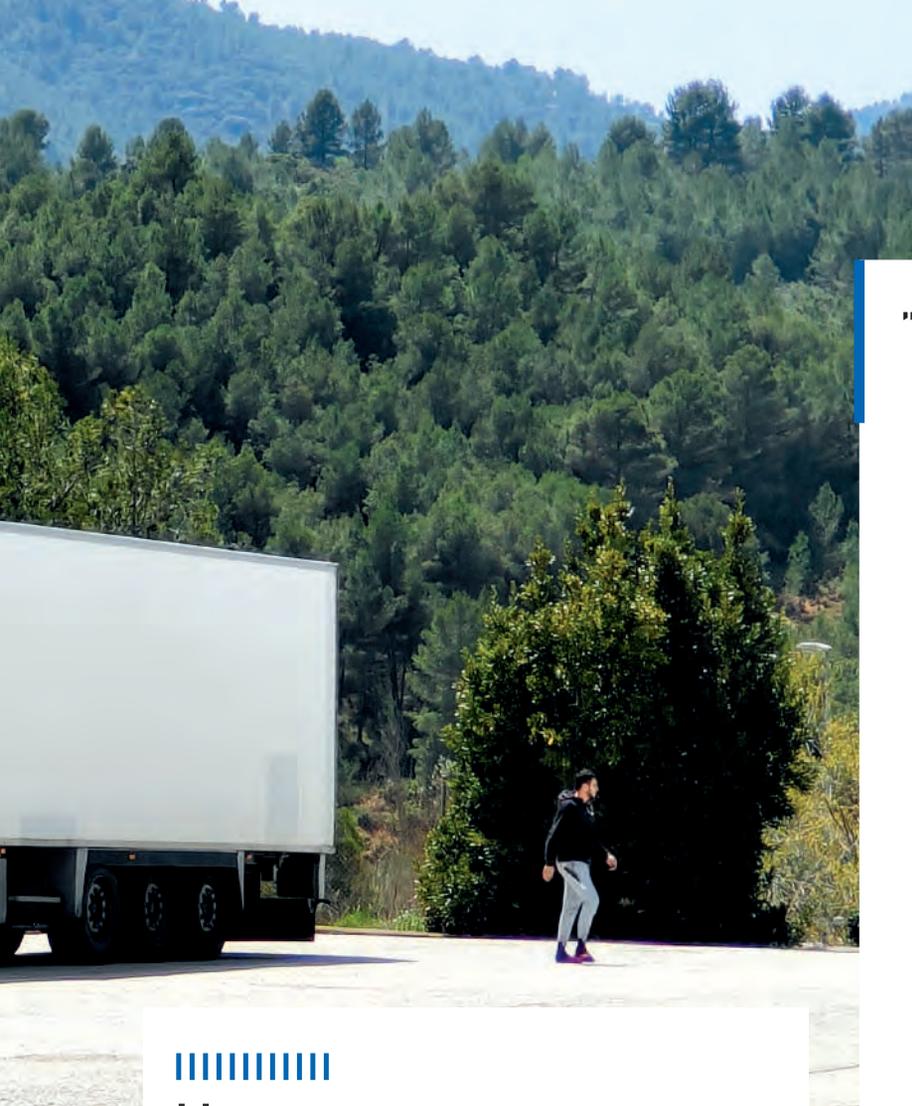
CONSECUENCIAS DE LA CEGUERA

Los remedios a esto existen, pero no son fáciles. En el ámbito del tráfico de mercancías ya se proponían en el Libro Blanco del Transporte allá por finales de los 90, y es que lo que ahora está pasando ya se venía anunciando, y como pasó en su día con el mercado inmobiliario, nadie quiso escuchar porque todo el mundo era muy feliz ganando dinero, y ahora tenemos las consecuencias de esa ceguera.

Desde las empresas se han probado remedios como son acudir al ejército, no ha funcionado. A Cáritas, tampoco ha funcionado, también se han intentado campañas publicitarias desafortunadísimas que han encendido al sector de indignación, se ha intentado captar personal con cursos gratuitos el permiso de conducir y también se ha fracasado.

Lo primero que hay que afrontar es la atomización de las empresas de transporte. O ganan en tamaño o tendrán que desaparecer. Las políticas de absorción y fusiones pueden ser un remedio, pero la dura realidad es que para muchas microempresas y pymes no hay futuro. En mi opinión estamos en un escenario en que no sobran vehículos, sobran empresas.

Lo segundo es la especialización y la profesionalización del sector. Por un lado, el empresario no puede seguir ejerciendo el transporte como si estuviéramos en los años 70 u 80 del pasado siglo: los servicios de e-commerce, servicios de logística y última milla, les obligan a afrontar nuevos retos y ofertar cubrir necesidades de sus clientes



Hoy nuestros jóvenes no tienen entre sus preferencias amasar dinero, ni tener un coche, sino disfrutar de la vida, cenar con sus amigos, disfrutar de sus hijos e hijas... vivir, en resumen

que ya no se limitan al transporte del punto A al punto B. Esto requiere inversión, pero también modernización y formación.

Los conductores se forman actualmente mediante un deficiente curso CAP, esto tiene que cambiar: si queremos transporte digno necesitamos profesionales dignos: un ciclo formativo reglado, donde se obtengan los permisos necesarios y la formación sea integral en todas las facetas del transporte de mercancías y de viajeros, incluyendo, obviamente, la formación en normativas laborales y de transporte. Esto tiene que extenderse también a la capacitación de operadores, que no puede resolverse con un simple examen sin más ni más.

Un capítulo aparte merece el reforzar la modalidad e intermodalidad, que son de hecho

en nuestra opinión el futuro del transporte de mercancías y de viajeros. Estos sistemas que intercambian medios de transporte facilitan muchísimo más la conciliación familiar, ya que permiten los retornos a domicilio o los periodos de tiempo pasados en carretera son menores. En este punto el gobierno tiene mucho que decir, aportando líneas de ayuda y apoyo técnico.

Lo tercero es la mejora de las condiciones sociales, laborales. Esto quiere decir que se tiene que terminar disponer de los conductores alegremente en días en que deben estar con las familias. No pasa nada porque los camiones no circulen un domingo o que los servicios de autobús se organicen adecuadamente para garantizar una adecuada conciliación familiar. Créanme: no se acaba el mundo. ■

"NOS ENCANTA NUESTRO TRABAJO"

El autor de este artículo, Luis Carnota, fue entrevistado recientemente en Ruta del Transporte. "A todos los que formamos la Plataforma de Conductores Asalariados nos encanta nuestro trabajo y volveríamos a elegirlo, pero no con las condiciones que se nos dan ahora mismo", resume Carnota. De fiende que el sector tiene que reestructurar la forma en la que se trabaja y adaptarse "a los nuevos valores de la gente joven, que ya no están dispuestos a conducir durante 20 días sin volver a casa". Él mismo ha visto en la empresa donde trabaja –"y es una buena empresa", puntualiza– a un joven de 28 años "que empezó con ilusión y venía de familia de conductores, pero renunció a su puesto de chofer después de solo 45 días porque no le parecía una vida digna".

Para el portavoz de esta plataforma, los empresarios "están haciendo trampas" al intentar compensar la falta de mano de obra con trabajadores de fuera de la Unión Europea. Subraya que él apoya la llegada de "compañeros de otros países" siempre que se haga con garantías, pero denuncia que hay empresas de captación de trabajadores extranjeros que "priorizan el negocio frente a las condiciones de trabajo".



LA OBRA DE
REFERENCIA
DEL SECTOR

TRANSPORTISTAS RANKING TOP 500 COMPLETO

RT RUTA
DEL TRANSPORTE

INFOCAP

rutadeltransporte.com

Nº 9



RADIOGRAFÍA DEL TRANSPORTE 2025

ESTADÍSTICAS, RETOS Y TENDENCIAS • TOP 500 FLOTAS
PARQUE, VENTA Y POSVENTA DE VI

- 24 FLICK CAN
- 25 SAIPA MO
- 26 TALLERES
- 27 MOTORTR
- 28 CICA SEVI
- 29 INTURSA
- 30 R1 GAMA
- 31 COVEI SL
- 32 NIRVAUT
- 33 EK CAMIONES, SOCIEDAD LIMITADA.
- 34 TALAUTO VEHÍCULOS INDUSTRIALES SA
- 35 DISTRIBUCIONS BOADELLA SL
- 36 CONCESUR TRUCKS SL
- 37 COMERCIAL CONAUTO SA
- 38 HERGOVI SA
- 39 AUTO DISTRIBUCIÓN SL

La Coruña	Renault Trucks	46.300	42.103	10,0%	1.158	
Toledo	MAN	43.029	33.977	26,6%	1.442	
Gerona	Mercedes-Benz	42.569	28.508	49,3%	2.515	
Sevilla	Mercedes-Benz			24,0%		884
Navarra	Scania			69,5%		512
Cantabria	DAF			-7,5%		2.77
Barcelona	Iveco			45,4%		6
Murcia	MAN			10,0%		



Forma parte del club
de los mejor informados

rutadeltransporte.com

RUTA DEL TRANSPORTE PRO 2025



LA GRAN BASE DE DATOS DEL TRANSPORTE

- ✓ **Ranking 3.400** Empresas de Transporte con ventas + 1,4 M. €
- ✓ **TOP 350** Concesionarios de VI
- ✓ **TOP 200** de Talleres multimarca de VI

Con datos de ventas y resultado 2023. Los registros incluyen dirección completa, teléfono y máximo directivo

- ✓ **Parque de VI y comerciales**, por provincias y más de 8K. poblaciones

PENDRIVE 8GB NOX PEARL SILVER



Pendrive BBDD Excel + Anuario en papel

Precio sin suscripción: 1.349 €

SUSCRIPCIÓN: 1.128 € → Renovación anual: solo 471 €

(*) Suscripciones con domiciliación bancaria. 4% de IVA no incluido



PROMOCIÓN ESPECIAL

REGALO AURICULARES inalámbricos Sony WFXB700

True Wireless (Bluetooth, Extra Bass, Micro para Llamadas Manos Libres, 18h de batería)

RECLAMA TU REGALO al suscribirte

(Disponible hasta fin de existencias)



Llama ahora
913 603 173

administracion@infocap.es

NEW GENERATION DAF XG+



Powering your Success

La Nueva Generación XG+ ha redefinido el concepto del lujo en el sector del transporte, estableciendo un estándar de confort nunca antes visto. El DAF XG+ lleva la eficiencia y la seguridad a niveles sin precedentes. Repleto de innovaciones y características sorprendentes que mejoran el coste operativo, la seguridad y el confort en la conducción. DAF Transport Efficiency – Powering your Success!

WW.DAF.ES

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

RENAULT TRUCKS T & T HIGH **SMART RACER** ¡DESCUBRE LA REVOLUCIÓN!



Diseñados con tecnologías avanzadas de eficiencia y mejorados con mantenimiento predictivo, nuestros **Renault Trucks T y T High** te ayudan a maximizar el tiempo de actividad y garantizan un rendimiento optimizado en todas tus operaciones.

- 14% de ahorro de combustible*
- 15% reducción de CO2 *
- Confort de conducción
- Seguridad reforzada con radares y cámaras
- Tiempo de actividad maximizado



Pide una prueba a tu distribuidor
renewal-trucks.es



**RENAULT
TRUCKS**

*Comparado con un Renault Trucks T & T High no optimizado. En función de los ciclos de utilización.

KUMHO TIRE

YOUR SMART MOBILITY PARTNER

LANZAMIENTOS 2025



KXA31
DIRECCIÓN

KXD31
TRACCIÓN

KXT31
REMOLQUE

KCA31
BUS URBANO
ELÉCTRICO

LS09
AUTOCARES