

ANÁLISIS CLAVES Y DESAFÍOS

- 📍 **34 – Ángel Soret** (subdirector general de Inspección del Transporte por Carretera)
(Re)pensar el modelo de gestión: O cómo pasar de los datos en los documentos a documentar con los datos
- 📍 **44- Francisco Vega** (secretario general de Sector Estatal de Carretera y Logística de CCOO)
Coeficientes reductores para personas conductoras del transporte de mercancías por carretera: Una medida necesaria en un laberinto burocrático
- 📍 **50- Mariano Agustí Escobar** (Abogado. Derecho del Transporte y Gestión de Sinistros)
Cuando la mercancía llega dañada: Cómo no perder posición jurídica ni dinero ante una reclamación CMR
- 📍 **56- Joudia Boujdaini** (vicepresidenta de la Asociación Española del Transporte)
España en el cruce: oportunidad geopolítica, regulación inadecuada y el dilema del transporte

CON LA PARTICIPACIÓN DE:





(RE)PENSAR EL MODELO DE GESTIÓN: O cómo pasar de los datos en los documentos a documentar con los datos

Ángel Soret,

SUBDIRECTOR GENERAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
Y FERROCARRIL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Nadie duda de la necesidad de documentar el transporte de mercancías por carretera. Es una actividad económica y, como tal, involucra a diferentes actores, básicamente clientes y proveedores, con la particularidad de que en el transporte hay numerosos intermediarios.

Documentar el transporte tiene como objetivo establecer las responsabilidades de cada uno, fijar las reglas en las cuales se va a realizar la transacción comercial. Es una cosa antigua, tan antigua como el Código de Comercio de 1885, que ya establecía en el Título VII del LIBRO II los requisitos del contrato mercantil de transporte terrestre de mercancías y en particular, en el artículo 350 indicaba que “tanto el cargador como el porteador de mercaderías o efectos, podrán exigirse mutuamente que se extienda una carta de porte”, y la carta de porte en el año 1885 era evidentemente en papel.

141 años después estamos igual. La documentación del transporte de mercancías

por carretera sigue siendo esencialmente en papel.

Llevamos años hablando de la ‘digitalización’, en un cambio que no termina de llegar. Afortunadamente el próximo 5 de octubre de 2026 hay un hito relevante, en España será obligatorio el Documento electrónico de Control Administrativo (DeCA).

CONTROLES EN CARRETERA

¿El día 6 de octubre el sector del transporte por carretera ya estará digitalizado? Innegablemente, no. Lo que ocurre a partir del día 5 de octubre es que en los controles en carretera se exigirá la presentación del Documento electrónico de Control Administrativo (DeCA). Para poder cumplir este hito, el proceso de transformación del modelo de negocio ha tenido que empezar hace tiempo y seguramente el día 6, el día 7, ... no esté completada dicha transformación.

La llamada ‘digitalización’ no es tener dispositivos móviles, no es tener archivos digitales en una nube, no es enviar correos electrónicos, no es comprar un software o



aplicación. Es un trabajo continuo y continuado donde es clave la estandarización de los procesos. Si no existen procedimientos de trabajo estándar, no se podrán ‘digitalizar’ unas tareas que los trabajadores realizan cada día de forma distinta.

La ‘digitalización’ es una forma de llamar al cambio en la manera de trabajar apoyado en la tecnología digital, es decir, un cambio tanto en los procedimientos internos de la empresa como en los intercambios de información entre empresas. En realidad, la ‘digitalización’ es la decisión empresarial de trabajar en un entorno digital, lo que conlleva nuevos procedimientos y formación a las personas en los cambios.

Si bien la parte interna de las empresas puede estar más digitalizada, el intercambio de información entre empresas sigue realizando de forma mayoritaria en papel. Este es el punto de inflexión, en la relación entre empresas, y ¡atención!, el DeCA no es un documento para intercambiar información entre empresas.

Es trascendental entender que en el transporte de mercancías hay diferentes docu-



“¿El día 6 de octubre el sector del transporte por carretera ya estará digitalizado? Innegablemente, no”

mentos que sirven para diversos propósitos. Por un lado, están los documentos de carácter administrativo, que son o sirven para relacionarse con las administraciones (*relaciones Business to Administration, B2A*), para demostrar el cumplimiento de alguna norma. Por otro lado, tenemos los documentos de carácter mercantil, que son los documentos donde se plasman los contratos y sirven para el intercambio de información entre empresas (*relaciones Business to Business, B2B*).

El Documento electrónico de Control Administrativo (DeCA) es un documento administrativo, mientras que las cartas de porte bien sean nacionales o internacionales (el bien conocido CMR, simplificación de ‘carta de porte según el convenio internacional CMR’) o los albaranes de entrega son documentos mercantiles.



EL DOCUMENTO ELECTRÓNICO DE CONTROL ADMINISTRATIVO (DECA)



El Documento electrónico de Control Administrativo (DeCA) no es otra cosa que la versión digital del Documento de Control Administrativo (DCA), figura introducida en el año 1996 en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) como una evolución de la poco exitosa 'Declaración de Porte'.

La Declaración de Porte fue un documento administrativo, establecido en el año 1984 por la Ley 38/1984, de 6 de noviembre, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera, que de alguna manera intentaba paliar la escasa formalización de contratos de transporte mediante cartas de porte. También estaba previsto que, mediante la sistematización de las declaraciones de porte,

es decir, su tratamiento digital, se pudiese conocer globalmente las magnitudes más significativas del sector del transporte de mercancías. Es decir, ya en el año 1984 estaba previsto utilizar medios electrónicos, si bien, *ex-post*.

Las características del Documento de Control Administrativo (DCA) están recogidas en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera.

Si bien lleva más de 13 años en vigor, la obligación impuesta ahora para que el DCA sea digital ha puesto de relevancia la falta de conocimiento básico del Documento de Control Administrativo.



“La obligación del 5 de octubre solo afecta a una parte, a los datos administrativos, pero no a la parte mercantil”

EXCESO DE PAPELES

Para evitar un exceso de papeles, tiempo atrás se ha trabajado bajo el paraguas de la simplificación documental, estableciendo un único documento multipropósito, es decir, “un papel donde estaba todo”, de forma que sólo había que llevar “un papel” en la cabina.

Pero este hecho no puede ser excusa para ser consciente de que ese único documento, ese único papel, atiende tanto a requisitos administrativos así como a requisitos mercantiles.

Por tanto, la obligación del 5 de octubre solo afecta a una parte, a los datos administrati-

vos (B2A), pero no a la parte mercantil (B2B). Es decir, el DeCA será necesariamente digital el 5 de octubre, pero no existe la obligación de digitalizar la carta de porte nacional o la internacional (el CMR o su versión digital, el eCMR) o los albaranes, que podrán seguir siendo en papel, como en el año 1885.

Que no exista la obligación no debe impedir ir más allá y digitalizar las relaciones mercantiles, el intercambio B2B. Al contrario, la obligación del 5 de octubre, así como la obligación en el corto plazo de la factura electrónica entre empresas (esta sí, obligación B2B), son una oportunidad única para dar el paso definitivo y transformar el

moeve pro

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

Descubre los mejores servicios para el sector
del transporte



Programa Truck Village:
espacios de bienestar con
duchas, zonas de restauración
y áreas de descanso seguras y
women-friendly



Oferta multienergía:
diésel renovable HVO 100,
gasóleo, adblue y carga
eléctrica



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

Conoce más **aquí**





¿Y LA FIRMA?



El DCA, o su versión digital DeCA, no requiere de firma. Nunca lo ha requerido. Es cierto que la Orden FOM 2861/2012 requiere la formalización del documento, y seguramente la firma es la mejor forma de demostrar la formalización, pero no es obligatorio. Y en ningún caso requiere la firma del destinatario. Es un documento administrativo, no mercantil. La prueba de entrega de la mercancía no es un tema del que se ocupen las autoridades administrativas.

De nuevo, debido al principio de “un papel para todo” se han incluido todas las firmas en un papel, las de cargadores, transportistas y destinatarios. En ese proceso de repensar los procesos de negocio este será un punto para tener en cuenta, como gestionar la prueba de entrega.

Pero si se decide firmar el DeCA, el requisito es lo que se conoce como firma avanzada del Reglamento eIDAS, un tipo de firma que no requiere un certificado digital. Se puede solventar por otros métodos, como los conocidos como OTP (*One Time Password*, donde se envía un enlace por SMS, correo electrónico, etc.) o, de forma muy similar al papel, firmando directamente en una tablet con un bolígrafo digital y capturando los datos biométricos (velocidad de escritura, aceleración, tiempo en el aire, etc.).

Por lo tanto, el tema de la firma no puede ser una excusa para la implantación del DeCA, puesto que no es obligatorio y, en cualquier caso, ya existen múltiples soluciones sobre firma avanzada eIDAS que no necesitan de certificado digital.

negocio, la actividad diaria, los procesos, utilizando la tecnología digital.

Ahora las empresas deberán repensar su modelo de gestión y tomarse un tiempo para analizar cómo se realizan las acciones en su empresa, cómo se utilizan los datos sobre la mercancía, sobre los envíos, sobre los clientes o proveedores y cómo con esos datos se elaboran los documentos del transporte.

Documentos que se imprimen en papel desde alguna hoja de cálculo, procesador de texto o aplicación de gestión, o incluso todavía rellenando los talonarios de cartas

de porte o de albaranes, y que pueden ser modificados con anotaciones manuscritas, de forma muy flexible, cierto, pero con evidentes problemas de trazabilidad y de integridad de esos cambios.

INTERCAMBIO DE DATOS

Una vez analizado, se debe cambiar el punto de vista, es decir, en lugar de que los datos se plasmen en documentos, se debe pensar en cómo los datos pueden documentar directamente los envíos de mercancías, sin necesidad de transformarlos en documentos “en papel”, sino tener la capacidad de intercambiar los datos con otra empresa.



NUEVA FARIZON V7E

100% ELÉCTRICA

MÁS TRABAJO,
MENOS ESFUERZO

475 km De autonomía
urbana WLTP



TOMAR LA DECISIÓN

Para poder cumplir con el DeCA y la fecha del 5 de octubre, una empresa tendrá que haber tomado la decisión de utilizar la tecnología digital en su modelo de negocio, haber analizado y modificado sus procedimientos, implantar un sistema informático acorde a sus necesidades y sus previsiones de futuro (el DeCA no es el final), y formar a su personal, y en su caso colaboradores, en los nuevos procedimientos y sistemas.

En este punto conviene destacar que los estándares de Intercambio Electrónico de Datos (*EDI*, por sus siglas en inglés *Electronic Data Interchange*) existen desde hace no pocos años. Por ejemplo, el estándar ANSI ASC X12 fue desarrollado en 1979, y el estándar UN/EDIFACT, que actualmente mantiene el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT), fue desarrollado inicialmente en los años 80 y aprobado en 1987 por la Organización Internacional de Normalización (ISO) como la norma ISO 9735. No deja de ser sorprendente el bajo grado de implementación de estos estándares que existen desde hace más de 30 años en las relaciones comerciales del transporte de mercancías por carretera.

Llegados a este punto, conviene hablar de lo que sin duda va a ser un catalizador de la digitalización: el DeCA (Ver cuadro pág. 36).

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Gran parte de las dudas están relacionadas con el ámbito de aplicación. La obligación del Documento de Control Administrativo (DCA) está en la LOTT, replicado después en el ROTT, y en ambos casos se indica que en “los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España”. Por lo tanto, el DCA, o ahora su versión digital DeCA, **sólo aplica a transportes interiores, es decir, transportes nacional y cabotaje**, no aplicando a los transportes internacionales, ya sean bilaterales, tránsitos o *cross-trade*, que utilizarán la carta de porte CMR, o su versión digital eCMR.

Utilizar la carta de porte CMR no solo quiere decir utilizar la plantilla definida por IRU (*International Road Transport Union*) en la década de los 70 y que, por su sencillez, rápidamente se extendió hasta utilizarse habitualmente en el transporte internacional y que todos conocemos, sino que significa que el servicio de transportes está sometido al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR).

Por eso **carece de sentido utilizar la plantilla IRU de la carta de porte CMR para un transporte nacional o un cabotaje**, más allá de que la información sea muy parecida, puesto que estos servicios no están sometidos al Convenio CMR. Para un servicio nacional hay que utilizar, en su caso, la carta de porte nacional definida en la Ley 15/2009, y para el cabotaje hay que consignar los datos establecidos en el Reglamento 1072/2009.

Otra duda frecuente suele ser si aplica a los transportes privados complementarios. La respuesta es sencilla, no. El artículo 1 de la Orden FOM 2861/2012 así lo especifica.



“La obligación impuesta ahora para que el DCA sea digital ha puesto de relevancia la falta de conocimiento básico del Documento de Control Administrativo”

GAMA *AUMARK* 7.5TN

El poder de la elección



Diésel

Eléctrico



Pide tu oferta
www.fotontrucks.es



FOTON



ACTORES OBLIGADOS

También es importante destacar los actores que están obligados a documentar el transporte en el DCA, que son el “cargador contractual” y el “transportista efectivo”. Si se les ha puesto *apellidos*, es porque no siempre coinciden con las figuras de cargador y porteador de la Ley 15/2009. La mejor forma de verlo es: el “transportista efectivo” es el que pone el camión en la carretera, el “cargador contractual” quien contrata al “transportista efectivo”, sea el propio cargador o un intermediario (otro transportista, un operador logístico, etc.).

Y no, *ni en la versión papel ni en la versión digital está indicado quien debe expedir o emitir el documento*. Este hecho permite

dar flexibilidad al sistema, si bien hay que tener en cuenta que, si el documento no se lleva a bordo, el cargador contractual puede eximirse de la sanción si demuestra que el documento se expidió. Por lo tanto, el cargador contractual es el mayor interesado en que el documento se expida o emita.

Las características informáticas del DeCA se encuentran actualmente en la Resolución de 5 de junio de 2026, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen los sistemas y las características que deben reunir los documentos de control administrativo en soporte electrónico exigidos en los transportes por carretera:

1. Los sistemas informáticos de las empresas deberán exportar los datos necesarios a un fichero PDF que debe quedar almacenado en un repositorio de la empresa (*no se envía o sube a ninguna aplicación o servidor, simplemente se queda almacenado*).
2. Ese fichero deberá tener una dirección web única y específica, que se conoce como URL (*Uniform Resource Locator*), desde la cual poder descargarlo, y deberá estar disponible para un posible control en carretera.
3. La forma de mostrar al agente de control esa dirección URL será mediante un código QR que, por comodidad, estará dentro del propio PDF.



Entra en Mi Solred y disfruta de todos sus servicios

Mejora la productividad de tu flota con los productos y servicios que tenemos para ti

- ✓ **Optimizador**
Analizamos tus repostajes e identificamos oportunidades para que ahorres en tus facturas de carburante.
- ✓ **Informes**
Accede en un clic a los indicadores más relevantes de tu flota y toma decisiones basadas en datos.
- ✓ **Control total de tus gestiones**
Solicita nuevas tarjetas, descarga facturas al instante y consulta tu saldo y límites en cualquier momento.

Descubre cómo Solred puede ayudarte a llegar más lejos.

☎ 913 387 210

💻 repsol.es





COEFICIENTES REDUCTORES PARA PERSONAS CONDUCTORAS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA: Una medida necesaria en un laberinto burocrático

Francisco Vega,

SECRETARIO GENERAL DEL SECTOR ESTATAL DE CARRETERA Y LOGÍSTICA DE CCOO

La anticipación de la edad de jubilación mediante la aplicación de coeficientes reductores por penosidad, peligrosidad o toxicidad es una posibilidad que contempla la Ley de Seguridad Social y que tienen ya reconocida otra serie de profesiones, entre ellas, los conductores del resto de medios de transporte pese a que el número de fallecidos o la penosidad de sus tareas es sustancialmente menor que el de los conductores de un camión.



La edad constituye un factor determinante en la pérdida o disminución de capacidades de movilidad, vista, oído y cognitivas por lo que no

es seguro ni para las personas conductoras ni para las usuarias de las vías públicas, ni para las mercancías ni para nadie, que una persona con una edad de 65 o 67 años que es actualmente la edad de jubilación, esté al volante de un camión más de ocho horas todos los días sometido a ritmos de trabajo estre-

santes, a las inclemencias del tiempo y de la circulación y en definitiva a unas condiciones laborales penosas y peligrosas.

Los conductores y conductoras mueren todos los días del año víctimas de accidentes de trabajo y su esperanza de vida se acorta como resultado de lo penoso de su actividad y el estilo de vida al que le obliga las condiciones laborales de la profesión.

La penosidad de la profesión se evidencia por el gran número de horas en el puesto de conducción, trabajo a turnos, trabajo nocturno, descanso en cabina, manipulación de cargas. Sufrimos fatiga, trastornos del sueño, cardiovasculares y respiratorios, estrés, exposición a contaminantes, exposición a temperaturas extremas, riesgos ergonómicos y trastornos osteoarticulares, posturas forzadas y trastornos musculoesqueléticos, exposición a ruido y vibraciones, aislamiento social, riesgos psicosociales imposibilidad de conciliación laboral y familiar.

Esta antigua reivindicación de todo el sector se reactivó por parte de CCOO en 2021 aprovechando las modificaciones de la Ley



“No es seguro ni para las personas conductoras ni para las usuarias de las vías públicas, ni para las mercancías ni para nadie, que una persona con una edad de 65 o 67 años esté al volante de un camión más de ocho horas todos los días”

General de Seguridad Social en materia de jubilación acordadas en el marco del Pacto de Toledo y que anunciaba un nuevo Real Decreto que sustituyera al de 2011 para solicitar la aplicación de coeficientes reductores. La práctica totalidad de los expedientes solicitados al amparo del RD de 2011 habían quedado en el baúl de los recuerdos.

Desde 2021, hemos transitado por toda una carrera de obstáculos para llegar hasta donde estamos en este momento. El Real Decreto 402/2025 de 28 de mayo de 2025 de desarrollo del art. 206 de la Ley de Seguridad Social se retrasó cuatro años y postergó su entrada en vigor a la publicación de la orden Ministerial por la que se crea la Comisión de Evaluación publicada el 16 de octubre de 2025. De inmediato, se procedió al registro de las solicitudes.

Pero el propio procedimiento legal alberga toda una serie de dificultades burocráticas para filtrar las solicitudes y mantener cierto margen de arbitrariedad para su concesión

DATOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

Año	Total fallecidos
2013	122
2014	186
2015	157
2016	164
2017	158
2018	163
2019	144
2020	105
2021	121
2022	162
2023	123
2024	142
2025	92

por parte del Gobierno ya que pese a que se obtengan elevados índices de penosidad y peligrosidad, no existen reglas claras de



“Seguimos con la esperanza, la fuerza y la razón de quien confía en el trabajo bien hecho, en la democracia y en la justicia social por la que hay que seguir luchando todos los días y en todos los frentes”

cuándo un índice es elevado y cuándo no o cuál es el período de observación para hacer las estadísticas. Y la decisión final en todo caso, es política, del Consejo de Ministros.

• **Etapas 1: Elaboración del Informe de Morbilidad y Mortalidad (DGOSS). Aún pendiente**

Tras recibir la solicitud, la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social (DGOSS) inicia la fase de recopilación y análisis de datos:

- La DGOSS elabora un informe de morbilidad y mortalidad.
- Este informe debe identificar el colectivo, establecer indicadores básicos (nº total de IT, nº total de fallecimientos e Incapacidades profesionales, nº total de días de duración de las IT) y realizar un estudio pormenorizado de la siniestralidad y del daño producido por el trabajo.

• **Etapas 2: Solicitud de Informes Sectoriales**

El informe de la DGOSS se remite a dos organismos fundamentales para que emitan sus propias valoraciones en el ámbito de su competencia:

- Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS): informará sobre la posibilidad de modificar las condiciones de trabajo. Su informe es determinante, ya que el Real Decreto establece que los coeficientes reductores solo procederán cuando no sea posible modificar las condiciones de trabajo.
- Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSSBT): emitirá un informe técnico sobre prevención de riesgos laborales y salud laboral.
- Si el colectivo pertenece a las Administraciones Públicas, la DGOSS también solicitará un informe al Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública.

• **Etapas 3: Evaluación y Dictamen de la Comisión de Evaluación**

Una vez recopilados todos los informes técnicos, interviene el órgano colegiado creado para valorar la concurrencia de circunstancias objetivas:

- Composición de la Comisión: está integrada por los Ministerios de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones; Trabajo y Economía Social; Transformación Digital y de la Función Pública; y Hacienda, junto con las organizaciones empresa-

THE POWER OF GOLD. TECNOLOGÍA AVANZADA PARA VEHÍCULOS COMERCIALES MODERNOS.



En la gama de baterías VARTA, el color oro representa la tecnología AGM. La VARTA ProMotive AGM está diseñada para las funciones que más energía consumen en los vehículos comerciales pesados actuales y futuros. Garantiza el ahorro de combustible y es la mejor solución para optimizar el Coste Total de Propiedad.



“Pese a que se obtengan elevados índices de penosidad y peligrosidad, no existen reglas claras de cuándo un índice es elevado y cuándo no o cuál es el período de observación para hacer las estadísticas”

riales y sindicales más representativas a nivel estatal.

- Función Clave: la Comisión emite un informe sobre la concurrencia de circunstancias objetivas que justifican la aplicación de coeficientes reductores.
- Decisión Colegiada: la Comisión puede, a la vista de los informes, instar la aprobación del correspondiente Real Decreto de reconocimiento.

• Etapa 4: Trámite de Audiencia

- La DGOSS debe dar trámite de audiencia a los interesados.
- En este trámite, se nos pondrán en conocimiento todos los informes recabados (DGOSS, INSSBT, ITSS, Comisión de Evaluación, etc.).
- Podremos realizar cuantas alegaciones y presentar cuantos documentos se estimen oportunos para reforzar nuestra petición.

• Etapa 5: Resolución Final y Aprobación

Tras el trámite de audiencia, la DGOSS emite la resolución que puede tener tres escenarios:

Escenario	Resultado	Fundamento de la Decisión	
Estimatoria (Favorable)	Se inicia la tramitación del Real Decreto.	Concurren las condiciones de penosidad/toxicidad y NO es posible la modificación de las condiciones de trabajo.	
Desestimatoria (Unión de Criterios)	Se deniega la solicitud.		NO concurren las condiciones excepcionales o los elevados índices de morbilidad/mortalidad.
Desestimatoria (Prioridad de Prevención)	Se deniega la solicitud.	Concurren las condiciones, pero Sí es posible la modificación de las condiciones de trabajo, según el informe de la ITSS	

DIFICULTADES AÑADIDAS AL LABERINTO BUROCRÁTICO

- **Las políticas sociales** en toda Europa en favor del retraso de la edad de jubilación.
- **La falta de reconocimiento** profesional del Gobierno actual y escasa voluntad política de adelantar la edad de jubilación de las personas conductoras.
- **Los conspiranoicos de la insostenibilidad** del sistema de pensiones y los buitres que esperan su oportunidad de negocio para privatizarlo.
- **Palos en las ruedas** por parte de ciertas organizaciones que utilizan esta cuestión para competir sindicalmente y significarse con el objetivo de cuestionar cualquier actuación de CCOO y buscar otros objetivos políticos para su organización.
- **Ruido y tergiversación** por parte de personas que han buscado protagonismo en redes sociales y medios de comunicación al calor del interés que suscita esta reivindicación y que pretenden marcar los tiempos y las estrategias de CCOO.
- **Oposición inicial de las asociaciones** empresariales a las que hubo que convocar una huelga para acordar la firma y presentación de las solicitudes conjuntas si bien hay que reconocer que posteriormente y con distinta intensidad, han demostrado lealtad con las solicitudes.

- **Oposición por parte de ciertas organizaciones** políticas cuando se han presentado iniciativas legislativas por parte ciertos grupos parlamentarios.

No obstante, seguimos con la esperanza, la fuerza y la razón de quien confía en el trabajo bien hecho, en la democracia y en la justicia social por la que hay que seguir luchando todos los días y en todos los frentes. La lucha y el trabajo continúa por parte de nuestra organización.



• **Etapas 6. Propuesta del Ministerio**

- La determinación del coeficiente reductor es un acto que recae en el Gobierno, a nivel de Consejo de Ministros, una vez que el procedimiento previo ha concluido favorablemente.
- La decisión de reducir la edad de jubilación mediante la aplicación de coeficientes debe ser propuesta por la persona titular del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones al Consejo de Ministros.
- El coeficiente reductor final (por ejemplo, 0,1, 0,2, etc.) se establece mediante Real Decreto del Consejo de Ministros.

• **Etapas 7. Mecanismo de Reducción de la Edad de Jubilación Individual**

- La reducción de la edad de jubilación de cada trabajador, una vez aprobado el Real Decreto que establece el coeficiente, se calcula mediante una fórmula directa basada en el tiempo que la persona ha trabajado efectivamente en la actividad reconocida como penosa/peligrosa.

- La edad de jubilación de cada afiliado se reducirá mediante la aplicación del coeficiente de la siguiente manera:
- El período total de reducción se obtiene multiplicando el tiempo efectivamente trabajado en la actividad penosa por el coeficiente reductor aprobado:
 - Coeficiente Reductor: es un factor numérico (ej.: 0,1, 0,2) que se fija en el Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros.
 - Tiempo Efectivamente Trabajado: es el tiempo durante el cual el trabajador ha estado dado de alta y ha realizado el trabajo penoso/peligroso, excluyendo ciertos períodos como la baja por desempleo o la segunda actividad, pero incluyendo períodos de Incapacidad Temporal o permisos por nacimiento, entre otros.

Finalmente, a la edad ordinaria de jubilación de cada persona se le resta el período total de reducción y no podrá ir más allá del tope de la edad mínima que también se establecerá en el RD correspondiente. ■



CUANDO LA MERCANCÍA LLEGA DAÑADA:

Cómo no perder posición jurídica ni dinero ante una reclamación CMR

Mariano Agustí Escobar,

ABOGADO. DERECHO DEL TRANSPORTE Y GESTIÓN DE SINIESTROS. AYUSO & DOMÍNGUEZ
ABOGADOS Y ECONOMISTAS

Cada año, miles de empresas de transporte por carretera se enfrentan a reclamaciones por pérdida o daño de mercancías. La mayoría de los errores que acaban costando dinero no se cometen en el juzgado ni delante de un perito: se cometen en los primeros minutos después de que el destinatario afirma que la carga llegó en mal estado. Esta guía resume las decisiones que pueden proteger -o comprometer- la defensa del transportista desde el primer minuto.

S

i el transporte internacional de mercancías por carretera se desarrolla entre países adheridos al Convenio CMR, ese texto será el marco de referencia en materia de responsabilidad, con independencia de lo que establezca el contrato entre las partes. En la práctica, eso significa que el transportista responde por la pérdida o avería producida entre la toma en carga y la entrega, salvo que logre acreditar alguna de las causas de exoneración legalmente previstas.

El sistema diseñado por el CMR es exigente, pero no ilimitado. La responsabilidad del porteador es objetiva en su punto de partida, aunque la indemnización queda sujeta, con carácter general, al límite de 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o averiada, salvo que exista declaración especial de valor u otras circunstancias que alteren ese marco.

Por eso, en esta materia, la defensa no empieza cuando llega una reclamación formal. Empieza mucho antes: en la entrega, en la documentación del estado de la carga y en la capacidad de la empresa para conservar prueba útil desde el primer momento.

EL ERROR MÁS CARO: FIRMAR SIN RESERVAS

El momento más delicado del siniestro suele ser la entrega. Cuando el destinatario firma el albarán o la carta de porte sin observaciones sobre el estado de la mercancía, opera una presunción de entrega conforme que condiciona cualquier reclamación posterior.

El problema aparece cuando el conductor firma sin reservas, acepta anotaciones vagas como “pendiente de revisión” o ni siquiera presencia la descarga. En ese escenario, la empresa transportista pierde capacidad probatoria justo en el instante en que más la necesita.



La regla práctica es sencilla: el conductor no debe abandonar el punto de entrega sin que el estado de la mercancía haya quedado reflejado por escrito en el documento de transporte. Si el servicio se documenta mediante soporte digital o e-CMR, el criterio es exactamente el mismo: las reservas deben quedar registradas de forma precisa y, siempre que sea posible, acompañadas de fotografías y trazabilidad de tiempo y lugar.

Una reserva útil no puede ser genérica. Debe identificar el daño o anomalía, el número de bultos o unidades afectadas, la fecha y la hora, y quedar respaldada, si es posible, por firma de las partes y fotografías tomadas antes de la descarga.

Un supuesto habitual en la práctica es la firma de entrega con una mención ambigua y sin detalle alguno. Días después, el destinatario comunica daños relevantes,



“La mayoría de los errores que acaban costando dinero se cometen en los primeros minutos tras detectarse una incidencia”

pero ya no existe constancia clara sobre cuántos bultos estaban afectados, cómo se encontraba el embalaje o cuándo se detectó realmente la incidencia. En ese contexto, la falta de reservas concretas puede debilitar de forma decisiva la defensa del transportista.

CÓMO ACTIVAR EL SEGURO: LO QUE NO DEBES HACER

La póliza de responsabilidad civil del porteador no es un simple trámite administrativo. Su eficacia depende, en gran medida, de cómo se comunique el siniestro y de



PROTOCOLO DE ACTUACIÓN: QUÉ HACER CUANDO LA MERCANCÍA LLEGA CON PROBLEMAS

1. No abandones el punto de entrega sin documentar el estado de la carga.
2. Exige al destinatario que detalle por escrito las anomalías: bultos afectados, tipo de daño y cantidad.
3. Si se niega, anota tú mismo la incidencia en el documento de transporte, con fecha y hora.
4. Fotografía el estado de la mercancía antes de la descarga, preferiblemente con geolocalización activada.
5. No retires ni destruyas embalajes deteriorados sin autorización de tu empresa o aseguradora.
6. Llama de inmediato a tu departamento de operaciones o a tu gestor de siniestros.
7. Comunica el incidente a la aseguradora en el plazo fijado en la póliza; habitualmente, entre cinco y siete días desde su conocimiento.
8. No reconozcas responsabilidad ni ofrezcas compensación sin asesoramiento previo.

que el asegurado no adopte decisiones unilaterales que comprometan la cobertura.

El aviso a la aseguradora debe producirse de forma inmediata, incluso cuando todavía no se conoce el alcance exacto del daño. Esperar a tener toda la información puede parecer razonable desde el punto de vista operativo, pero en muchos casos empeora la posición aseguradora del transportista.

Hay dos errores especialmente costosos. El primero es reconocer responsabilidad frente al cargador o al destinatario antes de que la aseguradora haya valorado el siniestro. El segundo es reparar, reponer o indemnizar por iniciativa propia sin contar con autorización o validación previa.

En la práctica, conviene evitar expresiones como “no se preocupe, esto lo pagamos nosotros”, “seguro que nuestra compañía se hará cargo” o “reconocemos que ha sido culpa nuestra”. Ese tipo de manifestaciones, hechas con voluntad conciliadora, pueden perjudicar tanto la defensa jurídica como la gestión de cobertura.

Cuando el daño tiene cierta entidad, la aseguradora suele designar un perito. En esa fase, resulta especialmente útil que la empresa cuente también con apoyo jurídico especializado, sobre todo si existen discrepancias en la valoración, dudas sobre la causa del daño o una reclamación formal ya planteada por la contraparte.



¿Carburante? ¿Electrificación? Sea como sea tu flota, **esta es tu tarjeta**

En marcha con tu tarjeta bp Fuel & Charge.

Simplifica la gestión de tu flota híbrida con una
única tarjeta, una sola red y una sola solución.



bp Fleet Solutions



PLAZOS CMR QUE NO PUEDES PERDER

Aviso a aseguradora

Consulta siempre tu póliza: el plazo de comunicación suele situarse, habitualmente, entre cinco y siete días desde el conocimiento del siniestro.

Daño aparente

Las reservas deben hacerse constar en el momento de la entrega (art. 30.1 CMR).

Prescripción agravada

Tres años en caso de dolo o culpa equiparable al dolo (art. 32 CMR).

Prescripción general

Un año desde la entrega o desde la fecha en que la mercancía debería haberse entregado (art. 32 CMR).

Interrupción

La interrupción de la prescripción exige una reclamación escrita con suficiente constancia de envío y recepción. En la práctica, conviene utilizar medios fehacientes o sistemas previamente aceptados entre las partes que permitan acreditar su recepción.

Daño oculto

El destinatario dispone de siete días hábiles desde la entrega para comunicarlo por escrito al transportista (art. 30.1 CMR).



“Una mala actuación en origen puede convertir un siniestro asumible en un expediente mucho más gravoso”

LA IMPORTANCIA DEL PROTOCOLO INTERNO

La mayoría de los errores iniciales no nacen del desconocimiento jurídico del gerente, sino de la presión operativa del momento. **El conductor está solo, el cliente exige respuestas inmediatas y el siguiente servicio ya está en marcha.** Sin un protocolo claro, cualquier decisión improvisada puede salir cara.

Un protocolo básico no exige una inversión relevante. Puede consistir en instrucciones escritas en cabina, un número de contacto de consulta inmediata, un modelo interno de reserva y criterios claros sobre qué documentar, cómo hacerlo y a quién escalar la incidencia.

La diferencia entre disponer o no de ese protocolo no es teórica. Una mala actuación en origen puede convertir un siniestro asumible en un expediente económicamente mucho más gravoso y con peor ca-

pacidad de defensa. Gestionar bien no solo reduce riesgo jurídico: también mejora la interlocución con aseguradoras, refuerza la posición frente al cliente y profesionaliza la operativa de la empresa.

GESTIONAR BIEN UN SINIESTRO ES UNA VENTAJA COMPETITIVA

La gestión correcta de un siniestro CMR no empieza cuando llega la carta de reclamación. Empieza cuando se abre el remolque, cuando se documenta la incidencia y cuando la empresa decide si actúa con método o por pura inercia.

Las compañías que han invertido en formación interna, protocolos claros y gestión documental cometen menos errores, negocian mejor con aseguradoras y clientes, y mejoran de forma significativa su capacidad de defensa cuando el asunto escala.

La externalización de la gestión de siniestros a un despacho especializado es una fórmula cada vez más utilizada por medianas empresas y grandes flotas. Permite profesionalizar un área crítica sin asumir el coste fijo de un departamento jurídico interno. En un sector de márgenes estrechos, gestionar bien una reclamación no es solo una necesidad defensiva: también es una ventaja competitiva real. ■

Visibilidad y control para cadenas de suministro en movimiento



Planificación y Optimización de Rutas



Gestión de Muelles



Visibilidad Intermodal



Documentación Digital (eCMR)



Cálculo Huella Carbono



Gestión de Entregas



Gestión de Envases



Supervisión Inteligente (IA)

ETA: 09:30
Estado: En proceso
Tipo de carga: Entrega parcial 2/8 bultos
Incidencia: Retención



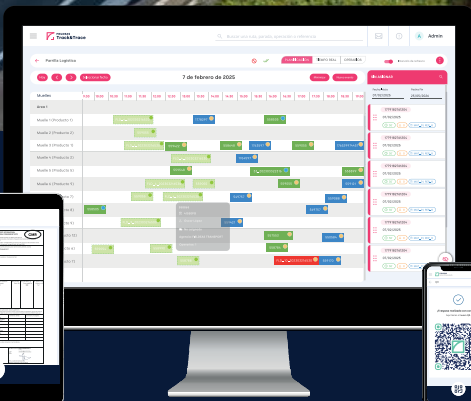
Visibilidad End-to-end



Control en tiempo real



Decisiones basadas en datos



Descarga la **Guía** sobre Digitalización Documental del Transporte

¿Cómo digitalizar los documentos de transporte por carretera?



+ 10k

Carriers conectados

+ 250k

Soluciones TMS y Telemática

+ 40k

Usuarios diarios utilizando Fieldeas Track and Trace App



ESPAÑA EN EL CRUCE: OPORTUNIDAD GEOPOLÍTICA, REGULACIÓN INADECUADA Y EL DILEMA DEL TRANSPORTE

Joudia Boujdaini,

VICEPRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DEL TRANSPORTE (AET)

Veintitrés expertos del transporte español se sentaron en Madrid recientemente para responder a nueve preguntas sobre la realidad del sector. Sin guión, sin filtros, sin la mediación de portavoces. Lo que dijeron en tiempo real, a través del Laboratorio de Decisiones del IV Congreso de la AET, forma un diagnóstico que merece ser tomado con seriedad: España tiene una oportunidad histórica para reposicionarse como hub logístico europeo, pero la está dejando escapar.

N

o por incapacidad

técnica. Porque no invierte lo suficiente, porque regula sin tino, porque la presión de los grandes car-

gadores ha hecho que el sector absorba costes que no debería absorber, y porque la digitalización ya no es una ventaja competitiva sino una condición de supervivencia que el país está dejando en manos de otros. El mensaje es incómodo, pero es unívoco.

OPORTUNIDAD GEOPOLÍTICA QUE SE ESCAPA

Los últimos años han reconfigurado la geografía del comercio mundial. La guerra comercial entre Estados Unidos y China, la inestabilidad en el Mar Rojo, la necesidad de diversificar cadenas de suministro lejos de riesgos geopolíticos concentrados: todo esto debería haber convertido a España en el destino natural del tráfico que busca un punto de entrada seguro a Europa. El puerto de Algeciras, el de Tánger Med, la proximidad a las rutas mediterráneas, la infraestructura existente. Los ingredientes están. Pero el sector sabe algo que los políticos parecen ignorar: la oportunidad no espera.

El 65% de los participantes en el Laboratorio considera que España está solo parcialmente preparada para absorber ese tráfico. Y aquí es donde empieza lo complicado. Porque “parcialmente preparada” es una fórmula elegante para decir: tenemos lo que necesitamos, pero no tenemos lo suficiente, y el tiempo corre.

Un tercio del panel va más lejos. No solo considera que España está parcialmente pre-





“La cadena de suministro funciona con un desequilibrio de poder creciente: los cargadores grandes tienen opciones; el transportista individual debe aceptar lo que le ofrecen”

parada: considera que la oportunidad es una que no estamos aprovechando. Que el reposicionamiento geopolítico que beneficiaría al transporte español no es un accidente de la historia que sucederá aunque no hagamos nada, sino una apuesta que requiere decisiones activas. Inversión en infraestructura, ampliación de capacidades, agilidad regulatoria. Y todo dentro de una ventana que probablemente no se reabrirá cuando se cierre.

La lección de los últimos cuarenta años del comercio internacional es que los hubs logísticos no cambian de la noche a la mañana. Las empresas y los cargadores invierten en infraestructura, en relaciones, en redes de distribución. Y una vez que han elegido Róterdam, o Amberes, o Hamburgo, es muy caro cambiar. España tuvo esa oportunidad con Algeciras en los años noventa. La tuvo con Tánger Med en los años dos mil. Ahora la tiene de nuevo. La pregunta no es si volverá a tenerla, sino cuándo.

TALENTO Y REGULACIÓN

Cuando se pregunta a los expertos cuál es el principal freno a la competitividad del sector, la respuesta toma una forma incómoda: es un empate casi perfecto. 35% para la escasez de talento y mano de obra. 35% para la regulación excesiva. Nadie habla de estos dos problemas juntos en los documentos de política industrial, pero el sector los experimenta juntos.

El primero es comprensible. El transporte se transforma. Necesita conductores, sí, pero también operadores de sistemas logísticos, analistas de datos, especialistas en automatización. El sector crece más rápido que su cantera de profesionales. La formación profesional existe, pero está fragmentada, desconectada de los requerimientos reales, y mal pagada comparada con otros sectores tecnológicos.

El segundo problema es más complejo. No es que exista regulación. Es que exis-



CINCO VERDADES INCÓMODAS DEL TRANSPORTE ESPAÑOL

Diagnóstico del sector transporte en España: potencial geopolítico frenado por desafíos estructurales, normativa excesiva y escasez de talento. Se requiere transformación digital y corresponsabilidad público-privada para los próximos cinco años.

1 Oportunidad Geopolítica: El Tren que se Escapa



56,5% ve la tensión global como amenaza y oportunidad.

Reconfiguración del comercio favorece a España, pero la inestabilidad internacional genera alta percepción de riesgo.

65% Solo el 65% cree que España está preparada parcialmente.

Brecha significativa entre el potencial geográfico y la capacidad real para absorber nuevos flujos de tráfico.

2 El Lastre Operativo: Personal y Regulación



Empate técnico entre falta de personal y exceso regulatorio.

La dificultad para encontrar cualificados es tan crítica como la acumulación de normativas que encarecen la operativa.

Desincentivo a la inversión.

Excesiva burocracia eleva costes y frena la llegada de capital para modernización.

3 Desequilibrio Económico: Absorción de Costes



52,2%

traslada los costes solo de forma parcial.

Más de la mitad de las empresas asume internamente el incremento de costes operativos en lugar de reflejarlos en el precio.

Transferencia de riesgo hacia abajo

Actores con mayor poder en la cadena fuerzan a los transportistas a asumir el riesgo financiero, requiriendo intervención pública.

4 Seguridad: Hacia la Corresponsabilidad



78,3% exige responsabilidad compartida

Ampilla mayoría pide que Administración y empresas asuman equitativamente las responsabilidades en seguridad.

Más allá de las normas

El sector indica que la solución no son más leyes, sino una colaboración mutua real entre Estado y privado.

5 El Horizonte 2030: Digitalización y Competitividad



39,1%

Reto prioritario: Competitividad

Mantener la relevancia frente a otros centros logísticos europeos es la principal preocupación para el próximo lustro.

34,8%

Transformación digital: El motor del cambio

La digitalización y la automatización se perciben como el segundo gran reto para ser competitivo en el mercado actual.

te demasiada, que viene de demasiados niveles (europeo, nacional, autonómico), que cambia sin lógica coherente, y que se acumula. Un operador de transporte por carretera debe cumplir con normativas sobre emisiones, tiempos de conducción, tacógrafos inteligentes, formación de conductores, carga y descarga, seguridad. Cada una tiene su lógica. La suma no tiene ninguna.

REGULAMOS CUANDO DEBERÍAMOS EJECUTAR

Cuando se pregunta específicamente sobre seguridad, el sector responde que el problema no es de falta de regulación, sino de incumplimiento e inversión. Ninguno de los veintitrés expertos pide más normas de seguridad. Cero. El 82% señala que el problema es que hay normas que no se aplican, o que falta inversión en infraestructura para cumplirlas.

Y cuando se pregunta quién debe liderar esa inversión, casi el 80% responde: ambos. El sector público y el privado a partes iguales. No es una petición al Estado para que intervenga. Es una invitación a la corresponsabilidad.

LA TRAMPA DE LOS COSTES

Aquí es donde la fotografía que emerge del Laboratorio toma un tono de drama económico. El 52% del sector considera que el incremento de costes operativos de los últimos años se ha trasladado solo parcialmente al precio del servicio. Casi un 13% afirma directamente que el sector ha asumido pérdidas. Es decir: más de dos tercios de los expertos reconoce que su industria está financieramente bajo presión.

Cuando se pregunta cuál es el mayor riesgo financiero, la respuesta apunta a un culpable específico: la presión tarifaria de los grandes cargadores. El 36% del panel lo señala como



FAR603

FDR606

FTH155

FTH135

GAMA CAMIÓN



DURABILIDAD



ECOLÓGICO



SEGURIDAD



REESCULTURABLE



RECAUCHUTABLES



LCI™
LANE CONTROL INDICATOR

IMPORTADOR ESPAÑA Y PORTUGAL
MÁS INFORMACIÓN EN WWW.SANJOSENEUMATICOS.COM



DIAGNÓSTICO DEL LABORATORIO DE DECISIONES

- **La necesidad/demanda España tiene una oportunidad** real pero la está dejando escapar por falta de decisión política.
- **La regulación ha dejado de ser** un instrumento de gobernanza y se ha convertido en un freno.
- **El sector asume costes** que no debería asumir porque no tiene suficiente poder de mercado.
- **El reto más inmediato no es técnico.** Es de liderazgo.



“El sector no pide nuevas normas: pide inversión y aplicación de lo que ya existe”

el riesgo número uno. Por encima de la volatilidad del combustible. Por encima de los costes laborales. Por encima de la competencia de operadores extranjeros.

Resultado: los costes se socializan hacia abajo, el riesgo se transfiere, el margen se comprime. Este no es un problema técnico de mercado. Es un problema de equilibrio de fuerzas que las políticas públicas deberían corregir. La pregunta incómoda es: ¿qué hacen la Comisión Europea y el Gobierno de España al respecto?

NO MÁS NORMAS

Hay un punto en los resultados que es revelador por su ausencia. Cuando se pide a los expertos que identifiquen el mayor reto del transporte español para los próximos cinco años, la seguridad y la accidentalidad reciben cero votos.

¿Qué significa esto? Que en comparación con otros retos estructurales -competitividad, digitalización- la seguridad ha quedado fuera de la agenda de crisis. No porque el sector considere que es un no-problema, sino porque los retos de productividad y transformación digital son tan urgentes que hacen que la seguridad sea un problema de segundo orden.

Lo notable es que cuando se pregunta específicamente sobre seguridad, el sec-

tor no pide nuevas normas. Pide inversión y aplicación de lo que ya existe. Casi el 80% considera que la responsabilidad debe ser compartida entre sector público y privado.

COMPETITIVIDAD Y DIGITALIZACIÓN

Las respuestas convergen hacia un punto final. Cuando se pregunta cuál es el mayor reto de los próximos cinco años, casi el 40% dice: competitividad frente a otros hubs europeos. Casi el 35% dice: digitalización y automatización. Juntos, casi tres cuartas partes del panel.

Lo interesante es que estas no son dos cosas separadas. Son la misma cosa vista desde ángulos distintos. Un hub sin digitalización no puede ser competitivo en 2031. Un proceso de digitalización sin estrategia de posicionamiento como hub es solo tecnología por tecnología.

España tiene la infraestructura física. Tiene la posición geográfica. Lo que le falta es la infraestructura digital, y lo que le sobra es la incertidumbre regulatoria.

El Laboratorio de Decisiones no fue un ejercicio de comunicación. Fue un termómetro tomado al sector más cualificado de la industria en un momento de turbulencia sin precedentes. Los veintitrés expertos que respondieron no son ideólogos. Son gente que opera en el día a día: portuarios, transportistas, operadores logísticos, empresas de carga. Saben dónde duele.

Si esto es incómodo para los políticos, quizá sea porque es verdadero. El sector acaba de decirles: tenemos el qué. Lo que no tenemos es el cómo. Y el tiempo para conseguirlo se está acabando. ■



PETROMIRALLES

SGS

SGS certified products



Viajamos contigo

www.petromiralles.com



RED EUROPEA

**130 ESTACIONES DE SERVICIO
DESCARGA NUESTRA APP**



Localizador de estaciones de servicio,
promociones, área privada...

Maxima Seguridad con Pin Dinamico.

Servicio 24/7, control en tiempo real de todos sus movimientos.

**Una única tarjeta para España,
Francia, Bélgica y Luxemburgo.**

**Peajes, parkings seguros, lavaderos y
recuperación de impuestos.**

**Servicio de distribución a domicilio,
suministro de gasoil y adblue en instalaciones.**

Tel. 93 808 00 86

TRANSPORTISTAS RANKING TOP 500 COMPLETO



RADIOGRAFÍA DEL TRANSPORTE 2026

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

RADIOGRAFÍA DEL TRANSPORTE 2014

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

**Forma parte del club
de los mejor informados**

www.rutadeltransporte.com/revista-ruta-transporte/radiografia-del-transporte

rutadeltransporte.com

RUTA DEL TRANSPORTE PRO 2026



LA GRAN BASE DE DATOS DEL TRANSPORTE

- ✓ **Ranking 3.400** Empresas de Transporte con ventas + 1,5 M. €
- ✓ **TOP 350** Concesionarios de VI
- ✓ **TOP 200** de Talleres multimarca de VI

Con datos de ventas y resultado 2024.
Los registros incluyen dirección completa,
teléfono y máximo directivo

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

Precio sin suscripción: 1.390 €

SUSCRIPCIÓN: 1.162 €



Renovación anual: solo 485 €

(*) 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

**DAF XD Y XF ELECTRIC
INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR**



**XD XF
ELECTRIC**



Energía para tu Éxito

La Nueva Generación DAF XD y XF Eléctricos han sido elegidos Camión Internacional del Año 2026. Cuentan con un sistema de transmisión ultrasuave, cambios de marcha imperceptibles y un diseño modular que ofrece flexibilidad en las configuraciones de batería y ejes. La Nueva Generación DAF XD y XF Eléctricos destacan por su eficiencia, seguridad y comodidad para el conductor. Llevando tu negocio más lejos en todos los sentidos.

Conoce a los ganadores en **WWW.DAF.COM/ITOY2026**

Driving zero emissions

ELECTRIFICAR TU NEGOCIO ES MÁS FÁCIL DE LO QUE CREES.

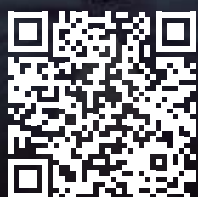
Te acompañaremos para encontrar la solución que mejor encaja con tu actividad.



EXPERTOS EN ELECTROMOVILIDAD

Te ayudamos a impulsar la eficiencia de tu negocio.

- **Claridad absoluta:** Convertimos tus dudas complejas en explicaciones sencillas.
- **Soluciones a medida:** Diseñamos planes personalizados para tu flota 100% eléctrica y tu infraestructura de recarga.
- **Optimización total:** Nos adaptamos a tu operativa.
- **Acompañamiento experto:** Te guiamos en cada fase, desde el primer análisis hasta la implementación.



Pide información en tu distribuidor
renault-trucks.es



**RENAULT
TRUCKS**

KUMHO TIRE

Your Smart Mobility Partner

NUEVA GENERACIÓN

K e-city CA31

LA SOLUCIÓN MÁS FIABLE PARA FLOTAS DE TRANSPORTE URBANO QUE BUSCAN RENDIMIENTO, DURABILIDAD Y EFICIENCIA EN ENTORNOS EXIGENTES.