



No nos  
han fallado



EN PRIMERA

## AOP demanda estabilidad normativa

CARBURANTE

TSG colabora en  
la electrificación  
de Amazon  
España

LAVADO

Túnel de lavado y  
zona de aspirado  
en Las Gaunas,  
por Christ







RED DE ESTACIONES DE SERVICIO



>

>>

Thinking ahead

>



Abanderamiento,  
construcción y  
arrendamiento  
de EE.SS.



Todo tipo de  
combustibles y  
carburantes



Lubricantes  
de última  
generación



Tiendas que  
harán crecer  
su negocio



Centros de  
lavado  
totalmente  
equipados



Tarjetas  
profesionales y  
de fidelización





## EN PRIMERA

Hay sectores, como el del refino y aquellos que le rodean, como la industria química o la distribución de carburantes, que requieren de fuertes inversiones para ofrecer sus productos y servicios a la sociedad. Esa fuerte demanda de recursos económicos requiere de una estabilidad legal que ofrezca un horizonte temporal que permita recuperar esas inversiones. Junto al respeto a la neutralidad tecnológica, esta es una de las principales peticiones que AOP lleva realizando al Gobierno desde hace meses a la hora de diseñar la política energética nacional.



14

## CARBURANTE

- 14** Altereco presenta su plataforma de monitorización EcoManager
- 16** El socio de confianza
- 24** Entrevista a Constantino Lázaro de la Osa, director de Operaciones de Proconsi
- 30** TSG colabora en la electrificación del parque de furgonetas de Amazon España
- 36** Repsol inaugura dos gasineras en Hernani y Mérida
- 38** Repsol y Nortegas inauguran la primera gasinera con suministro continuo de GNC en Vizcaya
- 40** Grupo CLH concluye la compra de instalaciones de Inter Terminals
- 41** Dyngas impulsa la digitalización de las estaciones de servicio de Ávila
- 42** CLH logra la máxima calificación en el índice de sostenibilidad GRESB 2020
- 44** Repsol y Honda renuevan hasta 2022 su alianza tecnológica en MotoGP
- 46** José Vicente de los Mozos presenta un ambicioso plan de futuro para Ifema
- 48** Posible reclamación al ayuntamiento por las pérdidas generadas como consecuencia de unas obras
- 50** Suministro de gasóleo B durante la reparación de una embarcación



58



72



88

## SECTOR

- 58** Repsol alcanza un resultado neto ajustado de 196 millones de euros en los primeros nueve meses del año
- 60** Repsol construirá en Cartagena la primera planta de biocombustibles avanzados de España

- 62** Cepsa, galardonada en los Premios Europeos de Medio Ambiente por su proyecto Detal
- 64** GasIndustrial aboga por la competitividad del gas como clave para la reactivación industrial
- 66** Desarrollo de nuevos biocombustibles sólidos a partir de biomasa residual
- 68** Las renovables rebajan la electricidad un 23% y dejan un precio de octubre histórico
- 70** Dos nuevas plantas piloto permitirán ensayar a nivel industrial la tecnología de captura de CO<sub>2</sub> desarrollada en el proyecto europeo CARMOF

## LAVADO

- 72** Sorpresa en Las Gaunas
- 80** ISTOBAL desarrolla una nueva línea para la higienización integral de vehículos industriales
- 82** ISTOBAL transforma el sector del lavado de vehículos apoyándose en Microsoft Azure
- 84** La nueva gama 'Super Net' de Ibercompound, "la revolución en el lavado de vehículos industriales"
- 85** Ibercompound logra una nueva certificación del Miteco por la reducción de sus emisiones

## MINIMARKET

- 88** Cómo se afronta la seguridad en el comercio minorista
- 90** Nace Stockhoreca, un portal de compraventa de productos de oportunidad



# Alvic, tecnología es seguridad.



## Alvic Selfpro®

Protege tu negocio protegiendo a tus clientes y empleados, habilitando tu estación de servicio a régimen de autoservicio con el terminal más versátil. Dispone de la posibilidad de incorporar el sistema Contactless para conseguir un menor contacto.



## Alvic cajones automáticos

Con la gestión automática del efectivo, elimina el riesgo de contagio entre empleados y clientes, y permite mantener la distancia de seguridad en las estaciones de servicio atendidas.



## Alvic Smartfuel®

Sistema completamente mobile que permite al cliente repostar con su móvil desde dentro del vehículo, evitando así todo tipo de contacto y permitiendo realizar un repostaje 100% seguro.



Atención al cliente



T — 902 253 501

w — [alvic.net](http://alvic.net)



**Director editorial:** Salva Bravo Nebot  
**Coordinación comercial:** Samuel Orea

**Edita:** **Interempresasmedia**

**Director:** Angel Hernández  
**Director Adjunto:** Ángel Burniol  
**Director Comercial:** Marc Esteves  
**Director Área Industrial:** Ibon Linacisoro  
**Director Área Agroalimentaria:** David Pozo  
**Director Área Construcción e Infraestructura:** David Muñoz  
**Directora de Área Tecnología y Medio Ambiente:** Mar Cañas  
**Directora Área Internacional:** Sònia Larrosa

[www.interempresas.net/info](http://www.interempresas.net/info)  
[comercial@interempresas.net](mailto:comercial@interempresas.net)  
[redaccion@interempresas.net](mailto:redaccion@interempresas.net)

grupo **NOVAÀGORA**

**Director General:** Albert Esteves  
**Director de Desarrollo de Negocio:** Aleix Torné  
**Director Técnico:** Joan Sánchez Sabé  
**Director Administrativo:** Jaume Rovira  
**Director Logístico:** Ricard Vilà  
**Directora Agencia Sáviat:** Elena Gibert

Amadeu Vives, 20-22  
 08750 Molins de Rei (Barcelona)  
 Tel. 93 680 20 27

**Delegación Madrid**  
 Av. Sur del Aeropuerto de Barajas, 38  
 Centro de Negocios Eisenhower,  
 edificio 4, planta 2, local 4  
 28042 Madrid  
 Tel. 91 329 14 31

[www.novaagora.com](http://www.novaagora.com)

Portavoz oficial de:



Audiencia/difusión en internet  
 y en newsletters auditada  
 y controlada por:



Interempresas Media  
 es miembro de:



**REVISTA MENSUAL**  
**D.L.: B-10.454/2017**  
**ISSN Revista: 1888-7864**  
**ISSN Digital: 1988-9119**

«La suscripción a esta publicación autoriza el uso exclusivo y personal de la misma por parte del suscriptor. Cualquier otra reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta publicación sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares. En particular, la Editorial, a los efectos previstos en el art. 32.1 párrafo 2 del vigente TRLPI, se opone expresamente a que cualquier fragmento de esta obra sea utilizado para la realización de resúmenes de prensa, excepto si tiene la autorización específica. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra, o si desea utilizarla para elaborar resúmenes de prensa ([www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com); 91 702 19 70/93 272 04 47)»

# Distintas velocidades

■ A lo largo de la historia se han vivido momentos en los que convivían tecnologías disruptivas con otras ya asentadas en la sociedad. Cuando aquellas nuevas soluciones eran realmente útiles terminaban imponiéndose, en más o menos tiempo, ante las que progresivamente iban quedando obsoletas. En la actualidad, el panorama energético atraviesa una situación que guarda ciertos paralelismos con la irrupción industrial del petróleo en los albores del siglo XX, cuando su desarrollo convivió con el carbón o incluso el aceite de ballena.

Hoy, más de un siglo después, el carbón sigue siendo usado de forma relevante en países europeos como Polonia, la República Checa y Hungría. A pesar de las elevadas emisiones contaminantes que lanza a la atmósfera, distintas razones han permitido que se continúe extrayendo de minas que, en el caso polaco, dan trabajo a unas 100.000 personas.

Si bien es evidente que los derivados del petróleo son más contaminantes que otras fuentes energéticas, también lo son las múltiples ventajas que ofrecen frente a aquellas: su densidad energética; su flexibilidad; la industria, la investigación y el empleo que generan a su alrededor, así como su capilar y eficiente red de distribución.

Estas evidencias, no obstante, chocan con el diseño energético que la Unión Europea está realizando a tres décadas vista, cuando se pretende descarbonizar la economía de los países integrados en la UE, un objetivo que, visto desde hoy y con la tecnología actual, parece casi inalcanzable.

Nos encontramos, pues, ante el dilema de encontrar la velocidad adecuada a la que deben realizarse unos cambios en el sector energético europeo y nacional que, no lo olvidemos, deben contar con el apoyo del mercado -de los consumidores- y no solo de las autoridades y actores interesados. También es evidente que, en estos procesos de transición, cada sector implicado intenta influir en las autoridades legislativas poniendo en valor los beneficios que aporta su industria, una labor más difícil para quienes ven amenazada su posición. En este sentido, destacamos el enorme esfuerzo que AOP está realizando desde hace más de un año. Y no solo para llamar la atención sobre las implicaciones económicas, industriales, laborales y sociales del refino español, también para ser el catalizador que incremente la visibilidad de los esfuerzos realizados por el sector, en el que destacan las inversiones y proyectos impulsados por Repsol.

La jornada organizada por el colectivo presidido por Luis Aires el pasado 3 de noviembre, 'Oportunidades para una reindustrialización sostenible', permitió visualizar de nuevo la complejidad que conlleva la intención de cambiar el modelo energético europeo y nacional. A pesar de ello, AOP y sus asociadas están desplegando iniciativas y proyectos (de los que también se pueden beneficiar otros sectores económicos y sociales, como la agricultura y el ámbito rural) que pueden colaborar en esta transición.

La duda, ahora, es dilucidar a qué velocidad se van a implantar estos cambios, para lo cual es fundamental contar con una estabilidad jurídica que, en la medida de lo posible, no perjudique a la industria nacional (en particular a la fabricación de vehículos y al refino), que debe afrontar ingentes inversiones para adaptarse a ese futuro que aún está por diseñar.



**La asociación celebra el primer aniversario de su Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles**

# AOP demanda seguridad jurídica y el respeto a la neutralidad tecnológica en el diseño de la política energética nacional

La I Jornada sobre Ecocombustibles, organizada por la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos, AOP, y celebrada el 3 de noviembre bajo el título 'Oportunidades para una reindustrialización sostenible', corroboró los esfuerzos que la industria nacional del refino está realizando para adaptarse a la Ley de Cambio Climático y Transición Energética que en la actualidad se está tramitando en el Congreso de los Diputados. Las inversiones previstas por las empresas integradas en la asociación para descarbonizar tanto su actividad como sus productos requieren de seguridad jurídica y del respeto de la neutralidad tecnológica, afirmaron tanto el presidente de la AOP, Luis Aires, como el director general del colectivo empresarial, Andreu Puñet.

Salva Bravo Nebot

**E**n el evento online, que conmemoraba el primer aniversario de la Estrategia para la Evolución hacia los Ecocombustibles de la AOP, el director general de la asociación, Andreu Puñet, afirmó que el refino "tiene muy claro que el futuro será

un futuro neutro en emisiones". Asimismo, remarcó los esfuerzos tecnológicos y económicos que está realizando el sector para reducir su huella de carbono, para lo cual "necesitamos una seguridad regulatoria que es fundamental para planificar las inversiones mil millonarias y para planificar nuestro

futuro (...). Necesitamos un marco regulatorio de consenso que tiene que contemplar el corto y el largo plazo y dar cabida a todos los sectores que puedan reducir estas emisiones. El reto es tan importante que nos necesitamos todos para conseguir la neutralidad de emisiones", apostilló Puñet.



Luis Aires

“

*Estamos en un punto de inflexión en el sector del refino, que se va a transformar en una industria de emisiones netas cero*

”

**Luis Aires,  
presidente de AOP**



La Ley de Cambio Climático y Transición Energética, continuó el director general de AOP, “debe marcar una senda de progresión y promover la evolución hacia esa meta de emisiones netas cero para que todos los sectores podamos contribuir a la consecución de este objetivo”. En opinión de Puñet, la norma “debe ser ambiciosa y debe respetar la libertad para innovar y desarrollar tecnologías sin apostar por unas u otras”.

No obstante, Puñet lamentó la actual redacción del artículo 12 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (que hace referencia a “medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>”), por lo que “que deja fuera a los ecocombustibles (...). Esa redacción actual “no estimula la reducción de emisiones a lo largo de todo el ciclo de vida” de los vehículos y de las fuentes energéticas utilizadas por ellos. La redacción del mencionado artículo de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética remitida al Congreso para su tramitación parlamentaria, remarcó Puñet, “no incentiva la descarbonización del refino (...) y parece adivinar



**Modera: Inés Cardenal. – Directora de comunicación y asuntos legales AOP**

**Inés Cardenal, directora de Comunicación y Asuntos Legales de AOP, moderó la mesa redonda ‘La descarbonización del refino como oportunidad industrial’.**

los avances científicos y tecnológicos que se van a producir en los próximos veinte años sin tener en cuenta posibles interrupciones o posibles nuevas tecnologías que en estos momentos no somos capaces de imaginar”.

### Un parque envejecido

Puñet, quien hizo referencia a la antigüedad del parque rodante español al señalar que el “51% tiene más de trece años de vida y el 20% supera los veinte años”, afirmó que “nosotros

pensamos que, en este tránsito, en esta progresividad, podemos actuar ya. Cada punto porcentual de ecocombustibles que añadimos en el gasóleo y en la gasolina reduce entre 750.000 y 800.000 toneladas de CO<sub>2</sub> al año. ¿De verdad queremos y podemos renunciar a estas reducciones reales y progresivas de CO<sub>2</sub>?”, se preguntó el director general de AOP.

“Nadie discute los objetivos, toda la sociedad está de acuerdo en alcanzar la neutralidad de emisiones (...), porque nos va la vida en ello. Lo que sí se puede y se debe debatir es cómo alcanzar estos objetivos para que todos podamos contribuir a su consecución. La forma en la que está redactado el artículo 12, sustituyendo ‘emisiones directas’ por ‘emisiones netas cero’ nos permitiría unir los esfuerzos en lugar de dejar fuera a industrias y sectores económicos fuera de este futuro que todos queremos”, propuso el director general de AOP.

En su mensaje de despedida, Luis Aires transmitió tres mensajes. El primero de ellos, dijo, “es que estamos en un punto de inflexión en el sector del refino, que se va a transformar en una industria de emisiones netas cero. El segundo es que la evolución hacia los ecocombustibles ya se está materializando en proyectos concretos, y el tercero es que para atraer las inversiones multimillonarias que van a hacer falta para lograr esta transformación no bastan los incentivos, sino que hace falta también generar confianza desde el punto de vista de la regulación y de la normativa”.

## Apoyo gubernamental

En la mesa inaugural de la jornada organizada por la AOP, el director general de Industria y Pyme, Galo Gutiérrez, destacó el carácter complementario de los ecocombustibles. “Son necesarios y deben complementar la electrificación en todos los sectores, especialmente en el transporte pesado, marítimo y aéreo, donde existen menos alternativas tecnológicas”, dijo.

Por su parte, el director general de Política Energética y Minas, Manuel García, subrayó las oportunidades que la descarbonización del refino ofrece para el empleo, la reconversión industrial, la mejora de la competitividad y atracción de inversiones. “El sector del refino, por sus múltiples fortalezas, elementos diferenciales y carácter pivotal en el sector energético tiene la oportunidad de convertirse en un sector tractor que nos conduzca a ese horizonte descarbonizado”.

García destacó la anticipación y el liderazgo de la AOP para iniciar la descarbonización de la industria nacional del refino y señaló los esfuerzos que también tendrán que realizar sectores difusos, aquellos que engloban las actividades no sujetas al comercio de derechos de emisión. Es decir, aquellos sectores menos intensivos en el uso de la energía: residencial, comercial e institucional; transporte; agrícola y ganadero; gestión de residuos; gases fluorados y la industria no sujeta al comercio de emisiones.

El director general de Política Energética y Minas declaró que el hecho de que España aspire a lograr la neutralidad en carbono en 2050 plantea retos en distintos niveles: industrial, regulatorio, en el campo del I+D+i, pero también económicos y sociales. García, quien llamó la atención sobre un dato muy relevante (España es el tercer país de la Unión Europea, tras Alemania e Italia, con mayor capacidad de refino, aunque seguido de cerca por Holanda y Francia), aseguró que esta situación abre una oportunidad a la generación de empleo en el marco de un proceso de reindustrialización.

La segunda mesa de debate, 'Desarrollo sostenible y sectores competitivos', fue moderada por Marta Castro, socia de Economía y Regulación en KPMG.



“El refino puede convertirse en una potente palanca de activación del hidrógeno como fuente energética”

**afirmó el director general de Industria y de la Pyme, Galo Gutiérrez**

En el inicio de la jornada, el director general de Industria y de la Pyme, Galo Gutiérrez -quien se mostró partidario de que la transición energética sea una transición justa e integradora- destacó “el significativo papel que pueden jugar los ecocombustibles para cumplir con el reto de alcanzar la neutralidad cli-

mática en 2050. Gutiérrez señaló que la electrificación “tiene sus límites, pues en determinados casos no es la solución más eficiente. Entendemos que los ecocombustibles, los combustibles bajos o neutros en carbono, así como los sintéticos, son necesarios y deben complementar la electrificación”.

El director general de Industria y de la Pyme agregó que “tenemos un enorme tejido industrial asociado al refino y al sector químico con una gran capacidad de crear riqueza y empleo”. El refino, añadió Gutiérrez, “puede acometer una transformación para producir combustible bajo o neutro en carbono”. El apoyo a los combustibles bajos en carbono, además, permitiría “aprovechar las inversiones realizadas en el pasado, así como su potente red logística”.

Gutiérrez, quien dijo que “estamos buscando enfoques integrados desde la neutralidad tecnológica que nos permitan avanzar hacia una economía baja en carbono, respetuosa con el medio ambiente, basada en el desarrollo sostenible y en la innovación”, se mostró partidario de medir la huella

de carbono de productos y energías “en su globalidad, desde la producción (...) a la distribución y el transporte y, a partir de ahí, elegir las soluciones más eficientes”. Además, avanzó la intención del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de apoyar, con los fondos del mecanismo de recuperación y resiliencia habilitados por la Unión Europea, los proyectos dirigidos a la producción de combustibles bajos o neutros en carbono al estar alineados con los objetivos de la UE y del Gobierno español” en el terreno medioambiental.

### Mesas de debate multisectoriales

La jornada, que también contó con la participación del director general de FuelsEurope, John Cooper, y del director general de Política Energética y Minas, Manuel García, se estructuró en varias mesas de debate. La primera de ellas, ‘La descarbonización del refino como oportunidad industrial’, fue moderada por Inés Cardenal, directora de Comunicación y Asuntos Legales de AOP. En ella se ofrecieron pinceladas de varias iniciativas que ya están avanzando en la producción de combustibles bajos en carbono a cargo de tres integrantes de la asociación: bp, ENI y Repsol. Los encargados de presentar estas iniciativas fueron, respectivamente, Pablo Matas, director de Emisiones Netas Cero en Refino de bp; Giancarlo Lauro –Head of equity investment analysis – Green/Traditional Refinery & Marketing, y Berta Cabello, gerente de Eficiencia Energética y Procesos de Descarbonización de Refino de Repsol.

“La alternativa a los hidrocarburos como materia prima de la industria petroquímica pasa por el uso de CO<sub>2</sub>. Hasta que lleguemos a una tecnología disruptiva que nos permita replicar la fotosíntesis, necesitaremos el CO<sub>2</sub> capturado en otras industrias como el refino”

**Juan Antonio Labat, director general de Feique**





**DYNGAS ERP**



**TPV DYNGAS**



**BI DYNGAS**

**RE▶EVOLUCIONA**  
**la gestión**  
**de tu estación**  
**de servicio**

Conoce el único ERP  
del mercado específico  
para el sector de las  
estaciones de servicio

Llámanos

**699 754 161**

**[www.dyngas.com](http://www.dyngas.com)**





*“En una perspectiva como la actual, nos están pidiendo proyectos de generación de empleo en las zonas rurales. Existen muchas oportunidades de trabajo conjunto en biocombustibles para aportar a una nueva bioeconomía en nuestro país”*

**Juan Sagarna, director de Sostenibilidad, Calidad e Innovación Cooperativas Agro-Alimentarias**

## Un sector resiliente

El presidente de la AOP, Luis Aires, destacó el esfuerzo que las empresas integradas en la asociación están realizando para adaptarse a una demanda de carburantes muy inferior a la habitual debido a las consecuencias económicas y sociales de la pandemia originada por el coronavirus, unas consecuencias que acelerarán algunas decisiones empresariales que ya estaban en la agenda de las grandes operadoras del país.

Aires señaló que el cierre se cierne sobre las refinerías europeas menos eficientes, lo que podría suponer un espaldarazo a las instaladas en España, que han recibido ingentes inversiones en los últimos años para poder procesar crudos de muy distintas calidades y obtener productos menos contaminantes.

El también presidente de bp España remarcó que el refino nacional es el primer consumidor de hidrógeno de la industria y destacó las capturas de CO<sub>2</sub> que lleva a cabo el sector. Un CO<sub>2</sub> que mezclado con fuentes energéticas alternativas permitirá dar un fuerte espaldarazo a la Economía Circular y obtener ecocombustibles.

Sobre los fondos de recuperación habilitados por la Unión Europea, apuntó que serán muy importantes para poder afrontar con garantías los cambios necesarios para lograr que el sector alcance las emisiones netas en 2050. En este sentido, reiteró el deseo de la AOP de que se elimine del ya famoso artículo 12 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética la referencia a “emisiones directas” y se manifestó favorable a que se analice el ciclo de vida completo de los vehículos; esto es, de la cuna a la tumba.

La segunda mesa de debate fue moderada por Marta Castro, socia de Economía y Regulación de KPMG. Bajo el título ‘Desarrollo sostenible y sectores competitivos’, en ella participaron el director general de Astic, Ramón Valdivia; su homólogo en Feique, Juan Antonio Labat; el director de Sostenibilidad, Calidad e Innovación de Cooperativas Agro-alimentarias, Juan Sagarna; el catedrático de Motores Térmicos-Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA)-UPM, Jesús Casanova, y el director general de la AOP, Andreu Puñet.

Valdivia explicó que el sector del transporte de mercancías por carretera no necesita ningún impulso adicional para intentar reducir su huella de carbono, pues reducirla es disminuir el consumo de gasóleo y,

por tanto, también el coste asignado a esta partida, que supone el 30% del coste operativo del sector. El director general de Astic dijo que “necesitamos soluciones viables desde el punto de vista operativo y económico”, una exigencia que podrían satisfacer los ecocombustibles, que encajarían sin ninguna inversión añadida en los motores que se utilizan en la actualidad.

Labat, por su parte, señaló que la industria química juega un papel fundamental en la movilidad de bienes y personas, pues el 70% de los materiales utilizados en la fabricación de vehículos son fabricados por el sector químico, que ofrece materiales más ligeros y resistentes, incrementando así la eficiencia y seguridad de los vehículos. El director general de

Berta Cabello, gerente de Eficiencia Energética y Procesos de Descarbonización de Refino de Repsol, ofreció pinceladas sobre la transición energética que está empezando a abordar Repsol en sus refinerías españolas. En la imagen, la de Puertollano, Ciudad Real.







CONSTRUYENDO  
**el futuro**  
junto a ti.



[www.doyc.es](http://www.doyc.es)

667 650 299 · 958 402 092



**Juan Antonio Labat - Director general FEIQUE**  
**Juan Antonio Labat alertó del riesgo que supone para la industria europea no establecer tasas en las fronteras basadas en las emisiones de CO<sub>2</sub> originadas en países con legislaciones medioambientales mucho más laxas.**

Feique alertó del riesgo que supone para la industria europea no establecer tasas en las fronteras, tasas basadas en las emisiones de CO<sub>2</sub> originadas por la fabricación de bienes y objetos elaborados en países con legislaciones medioambientales mucho más laxas que las europeas.

### Oportunidades y riesgos

En su intervención, Sagarna demostró que los cambios que vivimos en la actualidad afectan a todos los sectores productivos, en particular en Europa, que está desarrollando una legislación muy exigente desde el punto de vista medioambiental.

“En la transición energética nos espera una etapa importantísima de utilizar lo que ya tenemos. El futuro a corto/medio plazo pasa por el uso de combustibles líquidos o gaseosos en la movilidad”

Jesús Casanova, catedrático de Motores Térmicos-Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (Insia)-UPM

Por ejemplo, afirmó que de aquí a 2030 la agricultura y la ganadería europeas tendrán que reducir en un 50% la utilización de productos fitosanitarios.

El director de Sostenibilidad, Calidad e Innovación de Cooperativas Agro-alimentarias afirmó que cada año se generan en España tres millones de restos de poda de olivo y dos millones de viñas, cantidades a las que habría que sumar los ocho millones de toneladas de paja de cereal.

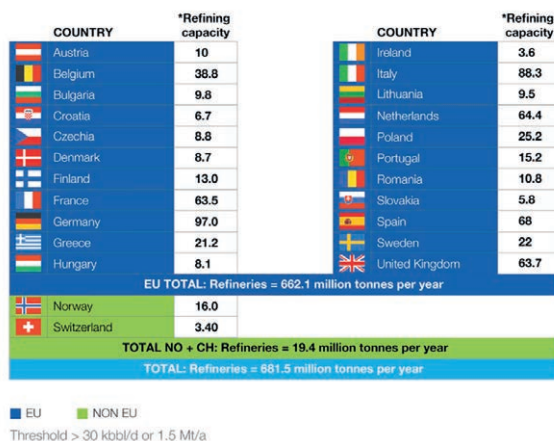
Además de estos subproductos de los que se podrá obtener energía o bien añadirla a procesos productivos para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, la ganadería podrá erigirse en un actor energético productivo gracias al aprovechamiento del estiércol y las deyecciones de la cabaña ganadera española, a partir de los cuales se obtendrá biogás de alta calidad.

El catedrático de Motores Térmicos-Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA)-UPM, Jesús Casanova, señaló que las características de los derivados del petróleo los hacen a día de hoy insustituibles en el transporte pesado por carretera, en el transporte marítimo y en el aéreo debido a su densidad energética y a la experiencia acumulada en el diseño y fabricación de motorizaciones para estos tipos de vehículos.

Casanova, quien destacó que los motores de explosión son muy flexibles y pueden adaptarse a diferentes carburantes, dijo que “descarbonizar no es electrificar”, ya que el origen de la energía eléctrica puede provenir, como aún sucede de materias primas de origen fósil. “En los análisis sobre la huella de carbono de los vehículos habrá que incluir el ciclo de vida” de los componentes que lo conforman, también de las fuentes energéticas utilizadas para moverlos.

Asimismo, también alertó de los hándicaps que plantea la utilización del hidrógeno, “que necesita mucha energía para producirse” y debe ser comprimido a 700 bares de presión para ser utilizado en vehículos con pila de combustible.

**FIG.30 EU, NORWEGIAN AND SWISS MAINSTREAM REFINERIES HAD 681.5 MILLION TONNES OF PRIMARY REFINING CAPACITY IN 2019**  
 Source: Concawe and Oil & Gas Journal



The 81 mainstream refineries operating in 2019 in the EU-28, Norway and Switzerland had a primary refining capacity of 681 million tonnes. This represents a capacity decrease by some 75 million tonnes of primary refining capacity since 2010.

Note: The threshold data used as basis for the FuelEU Europe Statistical report was lowered from 50 kbb/d or 2.5Mt/a to 30 kbb/d or 1.5Mt/a. As a result, three

refineries were added to the total and the total refining capacity increased.

Note: Refining capacity is expressed in million tonnes per year. Numbers may not add up due to rounding.

\*Status in December 2019

**España es el tercer país de la Unión Europea con mayor capacidad de refino.**



# EcoManager

La solución digital total para la IP04

## SEGURIDAD:

24/7 monitorización por  
técnicos especialistas

## INNOVACIÓN:

la tecnología útil para tu  
estación

## FLEXIBILIDAD:

solo pagas por los servicios que  
necesitas

# 1 HERRAMIENTA 5 SERVICIOS



# Altereco presenta su plataforma de monitorización EcoManager

Altereco, perteneciente al Grupo Woltank-Adisa, ha presentado su plataforma de monitorización de estaciones de servicio, EcoManager, en un tour por el país. La firma quiere mostrar de primera mano a los clientes las ventajas que este software conlleva para su vida cotidiana, monitorizando la estación las 24 horas del día, los 7 días de la semana y aportando la tecnología útil para sus negocios.

Altereco

EcoManager es un completo software que monitoriza las estaciones de servicio 24/7.

compañía desarrolló una completa plataforma digital que monitoriza de forma eficiente las estaciones de servicio y que les permite cumplir plenamente con la ITC IPo4.

Actualmente EcoManager incluye cinco servicios, que pueden ser contratados en conjunto o individualmente, en una sola herramienta. Los clientes pueden acceder a la plataforma desde la página web de Altereco y un grupo de expertos analistas se encargará de controlar los cinco módulos y de ofrecer un soporte completo 24 horas al día, 7 días a la semana.

## ¿Qué servicios ofrece EcoManager?

### Los cinco servicios incluidos en la plataforma son:

- 1.- La conciliación estadística de inventario, CEI: es la función más potente y la más demandada. Identifica en tiempo real cualquier desajuste en el stock de combustible de la estación de servicio e implica tres beneficios principales:
  - Exime de la realización de pruebas de estanqueidad en tanques y tuberías de líquidos. Ofrece informes de estanqueidad SIR

**E**l Grupo Woltank-Adisa y todos sus miembros creen firmemente que la digitalización puede mejorar la vida de las personas en todos sus aspectos. ¿Cómo? La respuesta es muy sencilla: la transformación digital significa más tiempo para las personas, más crecimiento para las empresas, más seguridad, más flexibilidad y, además, puede ser una herramienta esencial capaz de preservar el medio ambiente.

Hace algunos años, y con esta clara visión, el equipo de Altereco -con Gustavo Mezquita a la cabeza- comenzó a desarrollar su proyecto clave, EcoManager. Su objetivo era unir en un solo software todas las necesidades del cliente, creando un centro tecnológico donde se combinaran diferentes soluciones, estructuradas en módulos e integradas en una sola herramienta.

En colaboración con otras empresas como Leighton O'Brien, SST, Conexiona o Fuel Marketing, la



conformes a la normativa EPA, con umbrales de detección muy por debajo de los 400 ml/h que marca la ITC-IPo4.

- Calibración de los tanques.
- Gestión de alarmas, ofreciendo monitorización 24/7.

2.- Ecomótica: este servicio permite automatizar la estación de servicio. Instalando un dispositivo inteligente, este interactúa procediendo a activar acciones como la apertura remota de puertas, la activación de los sistemas de extinción de incendios, el control de la iluminación, el aire acondicionado, etc.

3.- Ecompliance: incluye la Revisión Anual Obligatoria de la estación de servicio, el Libro Electrónico y avisa al cliente antes de la fecha de vencimiento de los requerimientos solicitados por Industria.

4.- 'Ecopricing': este servicio realiza una recomendación de precio de venta diaria, aconseja al cliente sobre su contrato de compra de combustible y pondera la variación de precios de la competencia.

5.- Ecosensor: permite monitorear todos los sensores ambientales de la estación de servicio con especial énfasis en el dispositivo inalámbrico SST en los pozos de sondeo. Lo más destacable es que también es compatible con otros sensores, abriendo así un gran abanico de posibilidades.

Sin embargo, a pesar de que estos son los servicios actuales de EcoManager, la plataforma siempre ha sido concebida como una herramienta abierta, a la que se le pueden añadir nuevas soluciones, y cuya evolución nunca termina.

### Gira de presentación de EcoManager

Pero la mejor manera de entender cómo EcoManager puede facilitar la vida de las estaciones de servicio, es probarlo. Por ello, respetando todas las medidas sanitarias necesarias, Altereco ha puesto en marcha un tour por España, donde las diferentes asociaciones de estaciones de servicio están asistiendo y descubriendo directamente los beneficios de la plataforma.



La plataforma de EcoManager incluye actualmente cinco servicios y está abierta a nuevos desarrollos futuros.

Valladolid, Valencia, Guadalajara o Ávila (donde la empresa participó en la jornada 'Digitalización en las Estaciones de Servicio', organizada por Advance Soluciones), son algunas de las paradas que ha hecho el equipo. Para Vicente Martínez, Product Manager, la experiencia está siendo muy satisfactoria. "En las presentaciones comprobamos que hemos conseguido nuestro objetivo, es decir, hemos llevado a las estaciones de servicio una herramienta útil que permite a los propietarios gestionar sus negocios

con mucha más seguridad y menos preocupaciones".

La tecnología útil es la que hace la vida más fácil, y sin duda EcoManager lo consigue. Sus nuevas posibilidades de desarrollo y la alta calidad de sus módulos hacen de EcoManager la solución completa para la monitorización digital de las estaciones de servicio.

Sin duda, la digitalización unida con la protección del medio ambiente son el equipo perfecto; EcoManager une ambas.



Vicente Martínez en Ávila presentando los beneficios de EcoManager dentro de las Jornadas sobre Digitalización en las Estaciones de Servicio organizadas por Advance Soluciones.

**Madic Iberia conjuga experiencia y tecnología**

## El socio de confianza

**Madic Iberia nació en abril de 2013 fruto de la unión de Divisoil, fundada en 1993, y el Departamento de Servicio de Lafon España, presente en el mercado español desde 1992. Ambas compañías aportaban un saber hacer que se ha ido ampliando con el paso del tiempo, ofreciendo servicios y productos adaptados a la evolución de un sector que en la actualidad está inmerso en un profundo proceso de adaptación a las tecnologías digitales y que debe dar respuesta a la transición energética.**

**P**ocos de los usuarios que acuden a una gasolinera son conscientes de toda la tecnología que es necesaria para que el simple hecho de llenar el depósito de sus vehículos se realice con seguridad y eficacia. Detrás de esa sencilla tarea, que cada día realizan cientos de miles de personas en nuestro país, hay profesionales, técnicas, productos y servicios que permiten que el país, literalmente, se mueva.

Todos somos conscientes de la rapidez con que la población mundial acoge las evoluciones tecnológicas, que en la actualidad son más sencillas de asumir, pues muchas de ellas están disponibles en los teléfonos móviles con acceso a internet.

Precisamente la denominada red de redes es la base sobre la cual Madic creó en 2014 un departamento de asistencia remota para dar soporte y resolver “todas las incidencias sin necesidad de desplazar a un equipo técnico a las instalaciones de sus clientes”. Ese fue otro paso dado por la compañía para estar cerca de sus clientes, un paso que fue continuado tres años después con la potenciación del servicio de postventa. Ambos materializaban la importancia que el servicio al cliente tiene para el grupo, que aspira a conseguir una alta satisfacción de los usuarios de sus productos y servicios.

Con el paso de los años Madic Iberia ha logrado ser certificada para la instalación, reparación y mantenimiento de equipos y componentes electromecánicos, para instalaciones

de hidrocarburos y de estaciones de servicio conforme con las ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, lleva a cabo proyectos llave en mano; nuevas instalaciones; instalaciones mecánicas; obra civil; instalaciones eléctricas o reformas, entre otras actividades.

### **Convivencia de energías tradicionales y alternativas**

La compañía apuesta “por la convivencia de las energías tradicionales con las alternativas, además de implementar las nuevas herramientas tecnológicas y digitales aplicadas a las estaciones de servicio”. Un ejemplo de esta línea estratégica Oil.Look, sistema de gestión por control remoto de las estaciones de servicio, una de las herramientas de Madic Iberia que está logrando una buena aceptación en el sector, tal y como sucede con el Libro Electrónico.







o el control estadístico de inventario (Insitez360), entre otras. Se trata de soluciones que, además de prestar una inestimable ayuda a la gestión de una estación de servicio, logran que sus propietarios y gestores se familiaricen con soluciones digitales que aseguran el correcto funcionamiento de las instalaciones y, en algunos casos, también mejoran el conocimiento de los clientes finales, con todas las ventajas comerciales que genera ese conocimiento.

“En la actualidad estamos haciendo hincapié en las ventajas y beneficios que los contratos de mantenimiento preventivo suponen para nuestros clientes. Son muy útiles y han reducido de forma considerable las revisiones por incidencias”, apuntan desde Madic Iberia.

No obstante, y a pesar de las posibilidades que ofrece la tecnología, la asistencia en persona, física, es en muchas ocasiones ineludible. Tal y como afirman desde la compañía, “el contacto directo y la atención personalizada son claves para solucionar las incidencias” que no pueden ser subsanadas de forma remota a través del departamento de Atención Técnica Remota (ATR). En este sentido, desde Madic se apunta que “la atención media para atender a un cliente no supera las 24-48 horas”.

#### **Satisfacción generalizada**

Algunos de los clientes que recurren en mayor o menor medida a los profesionales de Madic ofrecen su valo-



**La compañía ha ganado presencia directa en Andalucía tras la apertura de su delegación en Sevilla.**

ración sobre los servicios ofrecidos por la empresa. Es el caso de José Luis Santos, gerente de auditoría interna de Costco, que entre otros aspectos afirma que el servicio prestado por Madic Iberia es “muy bueno”. Destaca, además, que la empresa con sede en la localidad burgalesa de Villariezo es muy innovadora, puesto que “aplica tecnología poco habitual en estaciones de servicio, aunque todas acorde con las exigencias y especificaciones técnicas marcadas por el grupo a nivel internacional”. Santos agrega que los clientes de las gasolineras de Costco lo que más valoran es la rapidez en el suministro, “por lo que todos los sistemas tienen que ser ágiles y fiables. Y Madic Iberia implementa los sistemas idóneos para darnos esa rapidez que nos demandan nuestros usuarios”.

El responsable del Servicio Técnico de Ballenoil, Jorge González, explica que excepto la integración informática y la obra civil, “todo lo demás lo hacemos con Madic Iberia, por cuyo equipo estamos perfectamente atendidos. La relación que mantenemos con su equipo técnico facilita aún más las cosas”. En cuanto a la calidad de la atención recibida durante las semanas de confinamiento primaveral, González destaca muy positivamente “el soporte y asistencia que nos ofrecen en Andalucía gracias a la apertura de su nueva delegación en esa comunidad autónoma”, en concreto en Sevilla.

Luis Costa, Category Specialist Retail Assets Iberia de bp España, afirma que la operadora de origen británico “es una empresa puntera y debe estar a la cabeza de la innovación, por lo



**“Creemos que Madic Iberia es la principal empresa del sector y por eso trabajamos con ella”, afirma Iñaki Aguirrebeña, director de Red y Non Oil de Avia.**

que estamos trabajando en esa línea. Y, por supuesto, contamos con la colaboración de Madic Iberia.”

Iñaki Aguirrebeña, director de Red y Non Oil de Avia, señala que la empresa guipuzcoana “ha cerrado recientemente un contrato de mantenimiento con Madic Iberia”. Aguirrebeña cita dos estaciones de servicio de la red de Avia “emblemáticas: Palencia, que la hizo Madic Iberia al completo, y la de Bergara, en la que Madic lleva el mantenimiento. En ambos casos, en instalaciones y en mantenimiento, estamos muy satisfechos. Creemos que Madic Iberia es la principal empresa del sector y por eso trabajamos con ella. Es”, continúa, “una empresa muy innovadora, ya que tiene una gran capacidad de reacción en un sector tan cambiante

como este. Sobre todo, respecto a las normativas y, también, durante las restricciones a la movilidad aplicadas durante la crisis del Covid-19”.

Miguel Ángel Quiñonero, ‘National Director of Operations and Retail’ de Andamur, grupo de estaciones de servicio dirigido a las flotas de transporte de mercancías por carretera, asegura seguir las recomendaciones que recibe por parte de los profesionales de Madic, de la que también destaca el empuje que está prestando al despliegue de las energías alternativas.

El director gerente de Easygas, Joseba Barrenengoa, apunta que con Madic Iberia “tenemos ya una relación de confianza desde hace mucho tiempo y valoramos el trabajo de todos estos años como un conjunto, sin que destaque una cosa más que la otra. La construcción podría ser lo que más nos gusta. La asistencia técnica también”.

Iván Doncel, director de Operaciones de Plenoi, recuerda que la relación con Madic Iberia se inició “con los surtidores e instalaciones mecánicas, y terminamos demandando su servicio ‘llave en mano’. Y aunque en la actualidad no les solicitamos la solución completa para las nuevas instalaciones que hacemos, sí les

pedimos la mayoría de productos y servicios que ofrecen”. Doncel llama la atención sobre el nivel técnico del personal de campo, “un equipo muy involucrado con nosotros y que conoce muy bien el trabajo que debe llevar a cabo”.

### **El cambio de todos los cambios**

El director general de Madic Group para Iberia, Guillermo de Mateo, señala que “toda empresa perteneciente a Madic Group, Lafon, Madic, Mirane, etc, tiene por objetivo crear espacios al servicio de las personas. Para poder lograrlo, lo que hacemos es optimizar la eficiencia de estos espacios. Y siempre sin olvidar los valores del grupo: el respeto por las personas, las empresas y el medio ambiente”.

De Mateo -quien cita las principales especialidades del grupo de empresas: el diseño y construcción de instalaciones; los proyectos llave en mano, el mantenimiento y la asistencia técnica- llama la atención sobre “el fuerte componente tecnológico y la constante innovación” que las empresas de Madic Group aplican en sus proyectos, y siempre “teniendo en cuenta que estamos en un sector en donde la seguridad y el cumplimiento de la legislación vigente es imprescindible”.



**“Madic es sin duda un proveedor de referencia y ciertamente será uno de los socios a tener en cuenta en la estrategia futura de bp”, afirma Luis Costa, Category Specialist Retail Assets-Iberia de bp España**



# DISEÑANDO EL FUTURO

## SERVICIOS INTEGRALES PARA ESTACIONES DE SERVICIO

### Instalaciones

Más de 50 años diseñando  
y construyendo estaciones de servicio.  
Instalaciones mecánicas y eléctricas.  
Proyectos llave en mano.

### Mantenimiento

Servicio de soporte técnico  
profesional y servicio de atención  
técnica. Asistencia en incidencias.  
Mantenimiento preventivo.

### Innovación

Edificios prefabricados, canal  
de comunicación, carga eléctrica,  
gestión remota en tiempo real, gestión  
informática y libro electrónico.



De Mateo, quien remarca que “conocemos muy bien los hábitos, necesidades y gustos de nuestros clientes”, añade, que, “a día de hoy, una estación de servicio debe saber cómo entretener al cliente final y convertir un simple suministro de carburante en una experiencia única. Para lograrlo, Madic Group ofrece diferentes alternativas de innovación a los propietarios de estación de servicio para que ellos puedan captar la atención de los usuarios finales y conseguir así su fidelización. Nuestra empresa ayuda a nuestros clientes a diferenciarse a través de nuestros productos y servicios”, resume.

“Las empresas que tienen éxito se caracterizan por invertir sus esfuerzos en prestar la mejor atención al cliente, por ser las más ágiles en adaptarse a las tendencias del mercado e incorporar las nuevas tecnologías a sus productos y servicios”, explica De Mateo.

“En Madic Group hay dos componentes a tener en cuenta: la convivencia de las nuevas energías alternativas en las estaciones de servicio y la digitalización del servicio. Para el primer componente ya se están instalando puntos de abastecimiento de nuevas energías en las estaciones de servicio, como el GNC o los puntos de recarga eléctrica, atendiendo así las nuevas demandas del mercado, basadas en la nueva movilidad sostenible que



Madic Iberia cuenta con las certificaciones ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001.

se está impulsando desde las instituciones europeas”, añade el director general del grupo de empresas en el mercado español.

No obstante, “en nuestra compañía creemos que la verdadera evolución de las estaciones de servicio está llegando a través del segundo componente, la digitalización, que permite conocer mejor a los clientes finales y ofrecerles atención personalizada de acuerdo con sus gustos y necesidades. En este aspecto, trabajamos mediante la implementación de sistemas que permiten conocer a

“Madic Iberia es una solución de confianza que siempre ilusiona a sus clientes. Es un concepto que llevamos dentro, en nuestro ADN, al igual que nuestra vocación de servicio”

declara Iñaki Villaizán,  
director ejecutivo  
de Madic Iberia

**Madic Iberia diseña y construye oficinas, baños, tiendas, cafeterías, zonas de vending... "y todo lo que nuestros clientes puedan necesitar para completar su modelo de negocio".**





CADA VEZ MÁS ESTACIONES  
CON SISTEMAS DE

**aseproda**<sup>®</sup>  
INGENIERÍA INFORMÁTICA

DESCUBRE POR QUÉ.



SISTEMAS  
PARA LAVADEROS



CAPTURADOR DE INVENTARIOS

TERMINALES  
DE AUTOPAGO



ELIMINACIÓN DE USO DE CONCENTRADORES



SOFTWARE DE GESTIÓN  
LOCAL Y EN LA NUBE

TPV CON DOBLE PANTALLA

SIGUE DESCUBRIÉNDONOS EN:  
**WWW.ASEPRODA.COM**

ASEPRODA INFORMÁTICA, S.L.  
Parque Industrial Nuevo Calonge, Calle Paletina S/N  
Edificio Tempa S30, 2ª planta. Ronda urbana norte. 41007 Sevilla

(+34) 954 421 832  
comercial@aseproda.com

APPS MÓVILES



SERVICIO  
TÉCNICO  
365

#SEGUIMOSTRABAJANDOPARATI





**Madic Iberia es fruto de la unión, en abril de 2013, de Divisoil, fundada en 1993, y del Departamento de Servicio de Lafon España, presente en el mercado español desde 1992.**

“

**“Madic Iberia nos ha prestado soporte en alguna ocasión sin ninguna obligación contractual y nos atendieron con gran eficacia”,** apunta Iñaki Aguirrebeña, director de Red y Non Oil de Avia

los clientes, fidelizarlos y lograr que interactúen con la estación. Nuestro grupo está especializado en ello y Mirane es una solución digital e innovadora que ya funciona con gran éxito en el sector”.

“Para nosotros el cliente está en el centro. Buscamos la eficiencia de sus negocios y, por tanto, su satisfacción. Así hemos actuado desde que operamos en este sector, hace ya más de 50 años. Las estaciones de servicio, sin ninguna duda, pueden encontrar en nuestra empresa el acompañamiento hacia las nuevas tecnologías y su adaptación al mundo digital”.

Por su parte, el director ejecutivo de Madic Iberia, Iñaki Villaizán, incide en el gran dinamismo que atraviesa el sector. En su opinión, “hay varios factores que contribuyen a que se dé esta circunstancia, como son los márgenes del combustible y su estabilidad, el cumplimiento de las normativas, la diversificación de actividad para determinados inversores, los planes de expansión de unos y la intención de tener presencia en el mercado español de otros.... Creo que no es ninguna novedad afirmar que estamos iniciando la época de las energías alternativas, de las estaciones de servicio multienergéticas y de la digitalización de la sociedad en general y, por tanto, también de las estaciones de servicio”.

### Equipamientos modulares

Madic Iberia construye edificios modulares a medida. Desde la empresa señalan que “los nuevos tiempos nos han llevado a desarrollar soluciones modulares fabricadas íntegramente en nuestros talleres, acortando plazos de ejecución de obra con acabados totalmente personalizables. Se diseñan y construyen oficinas, baños, tiendas, cafeterías, zonas de vending, y todo lo que nuestros clientes puedan necesitar para completar su modelo de negocio”.

Para seguir ofreciendo sus productos y servicios en este contexto que se está configurando, “Madic se está posicionando en cada una de las nuevas energías con los mismos argumentos que lo ha hecho siempre: importantes inversiones; conocimiento del medio en aspectos técnicos, de producto y normativos; buenos profesionales e interacción permanente con nuestros clientes”, zanja.



# ¿Quiere vender su gasolinera?

Llámenos, tenemos comprador



**644 28 94 29**



**mundo  
ESTACIONES.com**

Especialistas en la compra-venta de Gasolineras  
y multiServicios para las EE.SS.

[www.mundoestaciones.com](http://www.mundoestaciones.com)  
[comercial@mundoestaciones.com](mailto:comercial@mundoestaciones.com)

Laurel, 19, 1º  
28005 Madrid

Buenos Aires, 15  
46004 Valencia

**Constantino Lázaró de la Osa,  
director de Operaciones de Proconsi**

# Proconsi: por tierra, mar y aire

**Proconsi es una de las empresas más reconocidas en el desarrollo de soluciones de software diseñado para controlar la gestión de carburantes. Con una amplia presencia en el segmento de las gasolineras y también en el de los gasocentros, la compañía leonesa también está presente en el sector aeroportuario. El director de Operaciones de Proconsi, Constantino Lázaró de la Osa, explica en esta entrevista la evolución de su sistema Keros, que recientemente ha entrado en funcionamiento en varios aeropuertos italianos.**

## Salva Bravo Nebot

**L**a empresa presidida por Tomás Castro es un referente tecnológico presente en multitud de segmentos de actividad, desde el de la movilidad, con sus soluciones de 'ticketing'

o las dirigidas al mundo del taxi; en el comercio de proximidad, con las aplicaciones que ha desarrollado tanto para empresas como administraciones locales y, cómo no, en el sector de la distribución de carburantes.

La compañía, que cuenta con una plantilla de unas 120 personas, cuenta con software dirigido a la movilidad por carretera, aérea y marítima, donde está desarrollando soluciones dirigidas a puertos pesqueros y deportivos.





**¿Cuántos años lleva Proconsi desarrollando soluciones de software dirigidas al sector aeroportuario? ¿Cuáles son sus principales clientes en este segmento de actividad?**

El sistema de gestión de combustible de aeropuerto Keros comenzó a desarrollarse en el año 2010 en colaboración con la compañía SLCA. Desde ese momento se han llevado a cabo millones de transacciones de repostaje de combustible con éxito, llegando a estar presente actualmente en más de 35 aeropuertos de España e Italia, entre los que destacan: Madrid-Barajas, El Prat, Bilbao, Sevilla, Ibiza, Tenerife, Florencia, Génova, Bolonia, Perugia, entre otros.

**¿Cuáles son las principales particularidades de las soluciones desarrolladas para el suministro de queroseno y lubricantes a las aeronaves? ¿Cuáles son las principales diferencias frente los productos comercializados por Proconsi para el sector de las estaciones de servicio?**

Keros es la solución de gestión de abastecimiento de combustible más innovadora para el sector de la aviación. Una solución online, multi-idioma, moderna y eficaz, desarro-



Keros permite conocer cuándo llega un avión, en qué parking se encuentra, cuándo se va, cuál es su nuevo destino y cuánto combustible necesita para llevarlo a cabo, entre otros datos.

llada a medida para el sector y con un alto grado de usabilidad, gracias a la implementación de la más moderna tecnología.

Se trata de una solución flexible y escalable, capaz de gestionar con absolutas garantías de satisfacción

uno o varios aeropuertos en tiempo real, que cuenten con distintos niveles de actividad y plataformas de automatización. Además, es fácil de integrar con los sistemas de control de la autoridad aeroportuaria, los sistemas de gestión de contratos de proveedores, los sistemas de gestión de solicitudes de repostaje, ERPs, sistemas de facturación, etcétera.

La principal diferencia con las soluciones para estaciones de servicio, es que Keros es un programa para la gestión logística de pedidos de avituallamientos a aeronaves. Es decir, permite conocer cuando llega un avión, en qué parking se encuentra, cuándo se va, cuál es su nuevo destino y cuánto combustible necesita para llevarlo a cabo, etcétera.

**¿Cuántas versiones de Keros se han lanzado al mercado? ¿Qué prestaciones y/o utilidades ha incorporado en su última versión?**

Keros ha lanzado continuadas actualizaciones desde su lanzamiento con el objetivo de perfeccionar su





Keros, a través de SLCA, está presente en los principales aeropuertos españoles e italianos.



## AIRPORT COORDINATION AND FULL OPERATIONS

adaptación a los requisitos de cada cliente. Recientemente se ha lanzado una versión más comercializable, que ya ha sido instalada en tres clientes diferentes a SLCA. Esta última versión incluye funcionalidades como: multi-idioma, gestión integral de la operación de suministro, geolocalización de flota y parkings de aeropuerto, gestión de stock desde recepción a puesta a bordo, automatizaciones relacionadas con la presentación de impuestos en tiempo real (SIANE, SILICIE...), ayuda a la conducción en aparcamientos con aeronaves (según normativa internacional JIG), y un

largo etcétera. Además, se está trabajando con importantes empresas del sector en distintas integraciones, lo que permitirá a Keros mantenerse a la vanguardia del software de gestión del combustible en aeropuertos.

### ¿En qué aeropuertos españoles operan los equipos de Proconsi?

Desde su lanzamiento, muchos son los aeropuertos que han incorporado la revolucionaria tecnología de Keros, tanto a nivel nacional como internacional. Concretamente en España, Keros está presente en los aeropuertos de

Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Bilbao, Sevilla, Gerona, Ibiza, Lérida, Mahón, Murcia, Santiago de Compostela, Valencia, Vitoria, Albacete, Teruel y Castellón.

### Proconsi, a través de SLCA, ha entrado en el mercado italiano de aeropuertos. ¿Qué diferencias hay entre el software implantado en España y el desarrollado para Italia?

Las diferencias no están centradas en lo operativo, cuyas funcionalidades son compartidas en un alto



Keros, el sistema diseñado por Proconsi para el suministro de queroseno y lubricantes a aeronaves, cumple en 2020 su décimo aniversario.



# tarjeteroMAXI

Sistema Autónomo de Cobro

El MAXI es un Sistema Autónomo de Cobro para hacer frente a todas las necesidades de los usuarios finales en las estaciones de servicio, principalmente desatendidas.

## EL DINERO EN METÁLICO NO ES UN PROBLEMA

Una solución múltiple de pagos: billetes, monedas, tarjetas bancarias (tradicionales o contactless) y vales de códigos de barras.

Una solución múltiple de devoluciones (devuelve cambio), tanto con billetes como con monedas.

Dispone de un pc industrial con sistema operativo Windows de alta fiabilidad y de un moderno software de monetica.

Chasis de acero.

Caja fuerte con seguridad grado IIJ.



proconsi.com • 902 214 010

Parque Tecnológico de León • C/ Andrés Suárez, 5 • 24009 León  
987 281 906 / 902 214 010 • info@proconsi.com





La última versión de Keros incluye funcionalidades como la gestión del stock desde la recepción hasta la puesta a bordo, automatizaciones relacionadas con la presentación de impuestos en tiempo real (SIANE, SILICIE...) o la ayuda a la conducción en aparcamientos con aeronaves, entre otras.

porcentaje entre ambos países, sino más bien en las particularidades que tiene cualquier otro país, lo que se suele denominar en el mundo del software como 'localización'. Por lo que, por lo general, son los requerimientos relacionados con la gestión de impuestos, los requisitos legales y las necesidades de comunicación con terceras empresas, las que marcan las diferencias en Keros. De esta manera, el cliente final se beneficia de la estandarización y la automatización de los procesos del negocio, y a la vez, cumple con lo establecido en su país.

**¿Cuántas personas y durante cuánto tiempo se han dedicado a diseñar e implementar la solución implantada en los aeropuertos italianos en los que opera Proconsi?**

La implantación en Italia ha tenido lugar durante dos años y se ha llevado a cabo por un equipo de siete profesionales, procedentes de distintos puntos de España como León, Madrid o Málaga. Además, se han incorporado nuevos profesionales al equipo este último año, dado que el software de Keros se actualiza continuamente y está en constante evolución para su adaptación a los requisitos específicos de cada empresa que lo utiliza (legales, funcionales...).

**¿En qué circunstancias se ha llevado a cabo todo ese proceso?**

El proyecto de Keros nació como una necesidad de modernizar los obsoletos sistemas que hasta ese momento se utilizaban, consiguiendo estandarizar la gestión de combustible de una misma forma para todos los aeropuertos, independientemente de su tamaño.

El abaratamiento de los costes a nivel de cliente que suponía, junto al nivel de innovación y disponibilidad de la información mediante una plataforma online, fueron motivos más que suficientes para que no solo llamara la atención de los aeropuertos y aeródromos españoles, sino también de los extranjeros, permitiéndonos dar el salto internacional a países como Italia.

**Esta experiencia en el mundo aeroportuario, ¿propicia mejoras en las soluciones dirigidas a las estaciones de servicio?**

Directamente no, ya que son soluciones totalmente diferentes para negocios independientes, pero es cierto que al final todo es experiencia, y en cada proyecto descubrimos algo nuevo, que nos hace aprender

y, a la vez, mejorar constantemente nuestra oferta de soluciones tecnológicas para cualquiera de los sectores en los que operamos.

**¿Cuenta Proconsi con soluciones diseñadas para puertos marítimos? Si es así, ¿en cuáles está presente la compañía?**

Actualmente estamos inmersos en un proyecto basado en la recopilación de datos sobre los stocks de carburante de las unidades de suministro situadas en la mayoría de los puertos pesqueros españoles y en varios puertos deportivos. La función de nuestra solución es monitorizar los tanques, informando a través de alarmas de posibles fugas o de bajadas de nivel que no se correspondan con suministros controlados. Es un proyecto en despliegue, por lo que aún no se ha implantado en la mayoría de los puertos, aunque sí podemos adelantar que hemos comenzado a realizar una prueba piloto en el puerto de Burela. Asimismo, hemos desarrollado una infraestructura de automatización de medidores electrónicos en los muelles que permite al expendedor controlar la puesta en marcha y finalización de un suministro a través de una app.



# EN LOS MOMENTOS DIFÍCILES, GENERAMOS CONFIANZA

OFRECEMOS COBERTURA GLOBAL EN **TODAS LAS ÁREAS** DE LA ESTACIÓN DE SERVICIO, PARA QUE  
AUMENTES LA **PRODUCTIVIDAD MIENTRAS PROTEGES** A TUS CLIENTES Y EMPLEADOS



## EN LA TIENDA CONTROL DEL RIESGO

- Pago y cambio automático en tienda.
- Pago sin contacto.
- Seguridad en la transacción.

**Cajones inteligentes**  
Efectivo con billetes y monedas.



**Cámaras de control térmico**

- Miden la temperatura del cliente.
- Sensores de afluencia para controlar el aforo.

CAMPAÑA  
ANTI - COVID-19  
**CONSULTA  
PRECIOS**



## EN LA PISTA PREVENCIÓN Y PROTECCIÓN

- Autonomía en el suministro.
- Promueve la distancia social.
- Venta continua 24 horas.

**Autopagos Fuel&Go**  
Pago con tarjeta y efectivo en pista.



## EN CASA, O DONDE QUIERAS TELETRABAJO EFICIENTE

Gestiona en tiempo real todas las áreas de tu negocio, desde cualquier dispositivo con internet.

### Arcadia 4.0

Único back-office para EESS donde solo pagas lo que usas.  
Gestión integral de procesos\* en la nube y sin esperas.

*\*Ahora también con distribución de carburantes centralizada.*

**902 113 594**  
[www.avaloninformatica.com](http://www.avaloninformatica.com)

**Avalon**  
Informática y Servicios

**Instalará entre 2020 y 2021 más de 320 puntos de recarga en centros logísticos del gigante del comercio mundial**

## TSG colabora en la electrificación del parque de furgonetas de Amazon España

**Tokheim Service Group (TSG) ha protagonizado en los últimos años un proceso de diversificación que da respuesta a las cambiantes demandas de movilidad de bienes y personas. Entre los últimos proyectos abordados por la compañía, destaca la instalación de 80 puntos de recarga para baterías eléctricas en las instalaciones que Amazon inauguró el 30 de septiembre en la localidad sevillana de Dos Hermanas, que se suman a los más de 15.000 cargadores ya instalados en Europa y 280 en España (Toyota, Lexus y Harley Davidson, entre otras empresas).**

**Salva Bravo Nebot**

**T**SG cuenta en la actualidad con varias áreas de actuación. La más conocida por los lectores de Estaciones de Servicio es, claro, TSG Fuel Retail, que proporciona soluciones llave en mano para los operadores y propietarios de estaciones de servicio a través de la cual ofrece software y productos “para operar eficientemente, tanto la pista como la tienda”.

Además, la empresa, cuya sede en España se encuentra en Tres Cantos, Madrid, opera en el mercado de las flotas de transporte con TSG Fleet, que ofrece soluciones a medida, tanto a peque-





ñas empresas de transporte como a grandes multinacionales. Tokheim Koppens Ibérica, también, “responde a las necesidades del control de depósitos para la monitorización de los productos en los tanques, AdBlue y combustibles”, informan fuentes la empresa.

En cuanto a TSG Gas instala y mantiene equipos de suministro de surtidores y depósitos de GLP, GNC, y GNL, así como de urea. TSG Systems, por su parte, suministra sistemas tanto para el control básico de un aparato surtidor como de los puntos de venta, y comercializa sistemas de pagos; circuitos cerrados de televisión, entre otras muchas posibilidades. Además de instalar y mantener sus propios sistemas informáticos, la compañía asesora a sus clientes en la elección y conexión de diversos sistemas “para optimizar el flujo de datos y la operación en la estación”.

La sexta área de actuación de TSG es la que se engloba en TSG Charge, que ofrece un amplio rango de equipos de carga AC y DC para todas las marcas y modelos de vehículos eléctricos. Como en el resto de actividades, TSG opera con un enfoque que se podría denominar de ‘unificador’, al convertirse en el interlocutor y ‘solucionador’ de todos los aspectos relacionados, en este caso, con la movilidad eléctrica al suministrar, instalar y mantener los puntos de recarga.



En una primera fase, los puntos de recarga instalados por TSG en el centro logístico de Amazon en Dos Hermanas están siendo utilizados por 65 furgonetas Mercedes-Benz eVito.

### Más 320 puntos de recarga en dos años

Este proyecto llave en mano para Amazon en Dos Hermanas, donde el gigante norteamericano del comercio ocupa una parcela de 35.300 metros cuadrados (de los que 9.000 se han dedicado a las naves logísticas, mientras que el resto corresponde a los aparcamientos, en los que se han ubicado los puntos de carga) consistió en la instalación de 80 puntos de recarga, divididos en dos aparca-

mientos, con una potencia instalada de 592 kW. Los equipos instalados son ABB Terra Wallbox, de 7,4kW de potencia máxima, con conectores de carga tipo 2 (Mennekes).

En una primera fase, los puntos de recarga están siendo utilizados por 65 furgonetas Mercedes-Benz eVito, que se fabrican en cuatro factorías de la marca de la estrella, una de ellas en Vitoria, Álava. En una segunda fase esta flota se incrementará en quince



Imagen de las oficinas centrales de Tokheim Koppens Ibérica en la localidad madrileña de Tres Cantos.

unidades, hasta completar un total de 80 furgonetas dedicadas a lo que en términos logísticos se denomina la última milla, la de la entrega al cliente final del producto adquirido a través del gigante estadounidense del comercio. La reducción de la huella de carbono en esta última fase de toda la cadena logística es uno de los objetivos de la compañía presidida por Jeff Bezos, que con este tipo de inversiones está impulsando la movilidad eléctrica.

Luis Miguel Fernández, gerente de Ventas de Tokheim Koppens Ibérica, nos explica que en esta operación "TSG se encargó de realizar el proyecto, el replanteo de toda la conexión desde el cuadro eléctrico del edificio a los dos parkings, ocupándonos de la obra civil necesaria y de las nuevas casetas secundarias de alimentación para las protecciones eléctricas en cada parking. Y todo ello", subraya, "sin interferir en la operativa normal de Amazon para no causar ningún perjuicio a la compañía".

Fernández relata que la coordinación entre Amazon y TSG "ha sido clave para el éxito del proyecto, que fue entregado en plazo y forma, a pesar de las duras restricciones generadas por el Covid-19". La entrega de los puntos de recarga y de toda la instalación involucrada en el buen funcionamiento de esta infraestructura es la primera de las operaciones que TSG va a realizar para Amazon. "Los siguientes serán Madrid (Vicálvaro) y Barcelona (Rubí) a principios de 2021, con más de 120 cargadores en cada emplazamiento".

El gerente de ventas de Tokheim Koppens Ibérica no oculta que el cambio a una movilidad eléctrica "será lento". Por lo que respecta a las estaciones de servicio, el sector, "como ya están haciendo muchos otros, deberá adaptarse"

### Los particulares aún no conectan con la movilidad eléctrica

A pesar del esfuerzo realizado por fabricantes de vehículos con sus automatriculaciones, de las flotas de algunas de las principales empresas eléctricas del país y de la inversión en vehículos eléctricos por parte de administraciones y grandes multinacionales, la movilidad eléctrica en España por parte de los particulares no termina de arrancar. En opinión de Fernández, "hay tres claves para que el vehículo eléctrico se desarrolle en el ámbito del cliente particular". La primera "es que se tenga acceso a los puntos de recarga, no únicamente en su propio domicilio o en el puesto de trabajo, también será fundamental disponer de opciones de carga en los tránsitos de media/larga distancia que se realicen". La segunda es que "el coste total del coche eléctrico sea equiparable al de combustión interna, lo cual ya está cerca de producirse (coste total, no únicamente inversión inicial)". A su juicio, aún es necesaria "una apuesta decidida de los distintos gobiernos y administraciones por las nuevas soluciones de movilidad".

El gerente de Ventas de Tokheim Koppens Ibérica, apunta que "realmente, el mayor desarrollo necesari-

rio es el indicado en el primer punto. Para este caso en concreto, TSG -con su división TSG Charge- o a través de cualquiera de nuestras unidades de negocio, ayuda a nuestros clientes con la transición a una red basada en múltiples energías".

No obstante, la realidad es tozuda y Fernández no oculta que el cambio a una movilidad eléctrica "será lento". Por lo que respecta a las estaciones de servicio, el sector, "como ya están haciendo muchos otros, deberá adaptarse. Muchas de ellas irán añadiendo a su portfolio los cargadores semi-rápidos hasta 50 kW o rápidos hasta 100 kW. Otras, situadas en vías de servicio entre grandes ciudades tendrán cargadores ultra-rápidos de 150 kW o más, y esto repercutirá también en nuevas oportunidades de explotación para sus restaurantes, tiendas y demás servicios anexos a la estación de servicio, ya que el tiempo preciso para el abastecimiento será mayor que para el modelo de los combustibles habituales".

Las dudas sobre la viabilidad de esta nueva actividad en las estaciones de servicio, la recarga de las baterías de vehículos eléctricos, son aún mayores en las zonas urbanas, donde la oferta de puntos de recarga, en algunos casos gratuita, es mayor.

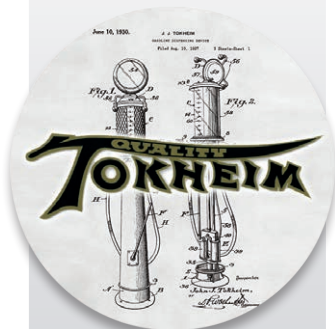


TSG también está colaborando con Harley Davison, Lexus y Toyota en su transición a la movilidad eléctrica.



# ESTABILIDAD DESDE 1898

Fabricante de Surtidores



## A 1987

Focalizado en Estaciones de Servicio



## EN 2016

Soluciones para Redes de Distribución de Energía



**TOKHEIM** Koppens Ibérica, S.A.



C/ Calera, 4  
28760 Tres Cantos (Madrid)  
Tel.: 91 201 30 30.



**SERVICIOS PROPIOS** | - Alicante - Almería - Baleares - Barcelona - Badajoz - Bilbao - Burgos - Cáceres - Cádiz - Castellón - Ciudad Real - Córdoba - Gerona - Granada - Huesca - Jaén - La Coruña - Las Palmas - León - Madrid - Málaga - Murcia - Oviedo - Salamanca - San Sebastián - Sevilla - Tarragona - Tenerife - Valencia - Valladolid - Vigo - Vitoria - Zaragoza





“El porcentaje de conductores en España que tiene un aparcamiento propio es menor del 30%, con lo que las estaciones de servicio urbanas jugarán un papel clave en esta transformación, pasando a ser una solución de cercanía para la opción de carga rápida”, asegura Fernández

Entre este año y el próximo, TSG instalará más de 320 puntos de recarga en centros logísticos de Amazon España.

Pero Fernández aporta una visión más optimista, basada en interesantes datos. Uno de ellos es que “el porcentaje de conductores en España que tiene un aparcamiento propio es menor del 30%, con lo que las estaciones de servicio urbanas jugarán un papel clave en esta transformación, pasando a ser una solución de cercanía para la opción de carga rápida. Cuando estas estaciones de servicio no dispongan de la potencia disponible suficiente para la instalación de puntos de recarga ultra rápidos, será preciso evaluar la posibilidad de un aporte de fotovoltaica y acumulación propia”.

#### **‘Hubs’ en la Península Ibérica**

En este proceso de transformación de la movilidad, TSG está llevando a cabo “la instalación de ‘hubs’ de recarga como el de Amazon por otros puntos de la Península Ibérica, no solo en territorio español, también en Portugal, donde el vehículo eléctrico tiene mayor cuota de mercado y una red más amplia de cargadores ya instalada. Del mismo modo que TSG ha sido y es un actor principal en instalar y mantener operativas más de 5.000 estaciones de servicio en España,

será un actor clave en la instalación y, sobre todo, el mantenimiento de cargadores (no olvidemos que los cargadores también precisan de un mantenimiento preventivo y correctivo). El equipo técnico y los recursos ya están creados, y será el mismo que realice estos servicios en cargadores de baterías de vehículos eléctricos”. En este punto el gerente de Ventas de Tokheim Koppens Ibérica saca pecho y asegura que “el Grupo TSG, hoy por hoy, es el mayor proveedor de soluciones integrales, para las redes de distribución de energía en toda Europa”.

Sobre la coyuntura del mercado, Fernández apunta que la demanda de puntos de recarga está centrada en “empresas que electrifican su flota, como el caso de Amazon y muchas otras, pero no cabe duda que el mercado ‘on the move’ (en vías de servicio de las autopistas y autopistas principales) estará copado por las grandes eléctricas”. Además, las grandes operadoras petrolíferas, la gran mayoría multienergéticas, también están moviendo sus fichas para estar presentes en esta pugna comercial. Como señala Fernández, “con el coche eléctrico aunamos movilidad y electricidad, dos mundos desconectados hasta hoy (y los más regulados, por cierto) que ahora se unen, con

lo que no será raro ver competir en una misma licitación de cargadores a eléctricas y operadores petrolíferos”.

El gerente de ventas de Tokheim Koppens Ibérica remarca que TSG “provee soluciones para las redes de distribución de energía, tanto al consumidor directo como a las compañías. A través de nuestras unidades de negocio ayudamos a nuestros clientes con la transición a una red basada en múltiples energías. Instalamos y mantenemos todo el equipamiento necesario para la distribución en estas redes, así como la maquinaria precisa. Construimos y mantenemos estaciones de servicio, colocamos los tanques y sus instalaciones mecánicas asociadas, instalamos los equipos de automatización, surtidores de combustible, cargadores de vehículos eléctricos, etcétera”.

Fernández concluye recordando que la compañía “también monta todo el equipamiento necesario para la tienda y la gestión de la misma, TPV, BackOffice, terminales de pago, etcétera. Además, TSG ofrece servicios a instalaciones de flotas privadas. Y no podemos olvidarnos de los surtidores de combustible o equipos de gas. Y, sobre todo, en todas las actividades (tanto de instalación como de mantenimiento) la seguridad es nuestra máxima prioridad”.





PYME INNOVADORA

Válido hasta el 18 de enero de 2021



# TE ACOMPAÑAMOS EN TU TRANSFORMACIÓN DIGITAL



SUPERVISIÓN IP04



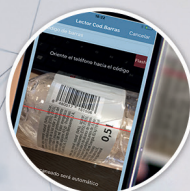
APP CUADRO DE MANDO



AutoPOS  
AUTOPAGO  
CARBURANTES



TPV CONTROL  
DE PISTA Y TIENDA



CONTROL DE  
ALMACÉN



APP FIDELIZACIÓN

# Repsol inaugura dos gasineras en Hernani y Mérida

Repsol ha inaugurado recientemente dos nuevas gasineras que suministran gas natural vehicular (GNV) en sus dos modalidades: gas natural licuado (GNL) y gas natural comprimido (GNC). Con estas instalaciones Repsol continúa con su despliegue de puntos de suministro propios de GNV en España. La compañía prevé ampliar su red de gasineras mediante el progresivo desarrollo de una red de GNC/GNL en los principales corredores de transporte de la Península Ibérica, que se verá reforzado en las próximas fechas con nuevas aperturas gracias a su reciente acuerdo con Nortegas.

La nueva gasinera de Mérida (Badajoz) confirma a la capital de Extremadura como punto estratégico para la ruta de 'transporte verde' entre Madrid y Lisboa, apuntan desde Repsol.



**L**a elección de Hernani (Guipúzcoa) responde a la consolidación como 'polo estratégico' para el repostaje de bajas emisiones en el Corredor Atlántico, que enlaza, desde Irún, la frontera francesa con Galicia. Asimismo, la nueva gasinera de Mérida (Badajoz) confirma a la capital de Extremadura como punto estratégico para la ruta de 'transporte verde' entre Madrid y Lisboa.

Ambas aperturas, financiadas por el proyecto europeo Eco-Gate, se inscriben en la estrategia multienergía de

Repsol para convertirse en una compañía cero emisiones netas en 2050, informaron fuentes de la empresa.

**Las nuevas instalaciones de GNV de Repsol suministran gas natural licuado (GNL) para vehículos de transporte pesado, y gas natural comprimido (GNC) para turismos, furgonetas, autobuses y vehículos de servicios**



En la actualidad la compañía multienergética tiene abiertas las plantas en Hernani (San Sebastián); Seseña (Toledo); La Junquera (Girona); Guarroman (Jaén); Mojogallardo (Cádiz); Fontioso (Burgos); Sestao (Bizkaia) y Mérida (Badajoz), a las que sumará próximamente Albatera (Alicante). En todas ellas los clientes pueden hacer uso de todas las ventajas de los medios de pago del grupo Repsol en las estaciones de servicio, remarcando fuentes de la empresa presidida por Antonio Brufau.

### Financiación europea

El Proyecto Europeo Eco-Gate es un plan de acción global para el impulso de la movilidad con GNC y GNL financiado por la Unión Europea con 10 millones de euros. Contempla la construcción de 21 gasineras ubicadas en los cuatro países de desarrollo del proyecto: Alemania (1), Francia (1), Portugal (6) y España (13).

**La elección de Hernani (Guipúzcoa) responde a la consolidación como 'polo estratégico' para el repostaje de bajas emisiones en el Corredor Atlántico, que enlaza, desde Irún, la frontera francesa con Galicia.**

Este proyecto es uno de los más ambiciosos en el segmento vehicular de gas natural convencional y renovable con despliegue de infraestructura a lo largo del Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo a través de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras. Eco-Gate hará posible el despliegue rápido y masivo de este combustible alternativo gracias a una reducción significativa del coste unitario y a una mejor comprensión y mayor conocimiento de las necesidades de los clientes.

La financiación de la Unión Europea responde a que el proyecto, del que forma parte Repsol junto con otras empresas energéticas y tecnológicas e instituciones, contribuye al cumplimiento de la Directiva Europea 94/2014 y al desarrollo del mercado de gas natural aplicado a la movilidad como combustible alternativo.



**Las aperturas de Hernani y Mérida, financiadas por el proyecto europeo Eco-Gate, se inscriben en la estrategia multienergía de Repsol para convertirse en una compañía cero emisiones netas en 2050**

### El GNV en España hoy

La Transición Ecológica y los compromisos europeos de reducción de emisiones han impulsado el parque de vehículos a gas como una alternativa más para lograr a corto y medio plazo los objetivos de reducción de emisiones que se exigen a nivel nacional y europeo.

En España ya hay circulando más de 28.000 vehículos alimentado por GNV. En lo que llevamos de 2020, señalan desde Repsol, se han matriculado 4.400 vehículos nuevos que reflejan la creciente aceptación de este combustible.



# Repsol y Nortegas inauguran la primera gasinera con suministro continuo de GNC en Vizcaya



La E.S. Galindo es la primera estación de Vizcaya en disponer de suministro continuo de GNC "gracias a la amplia infraestructura de la que dispone Nortegas".

**Repsol y Nortegas Green Energy Solutions inauguraron el 6 de noviembre la primera gasinera con suministro continuo de GNC. La instalación, ubicada en la estación abanderada por Repsol, propiedad de Estación de Servicio Galindo, se encuentra en la localidad de Sestao (Vizcaya), en el número 4 de la carretera San Vicente, junto a la rotonda de salida de Sestao y Barakaldo hacia el nudo de la A-8.**

**E**l nuevo punto de repostaje de GNC tendrá capacidad para atender la demanda de vehículos ligeros (turismos y furgonetas), así como vehículos medios y pesados de ámbito urbano (furgonetas y camiones de reparto).

Será la primera estación de Vizcaya en disponer de suministro continuo de GNC, sin necesidad de depósito, "gracias a la amplia infraestructura de la que dispone Nortegas que permite poner a disposición del público un punto de suministro de combustible alternativo", detallaron fuentes de Repsol en una nota de prensa.

"La elección de esta localización responde a la consolidación de Bilbao como un 'polo estratégico' para el repostaje de bajas emisiones en el 'Corredor Atlántico', que enlaza, desde Irún, la frontera francesa con Galicia. Una ruta que utilizan una media estimada de 37.000 vehículos al día", añadieron desde la multienergética.

Este es el primer punto de suministro fruto del acuerdo alcanzado entre Nortegas y Repsol. La puesta en marcha de la instalación ha supuesto una inversión cercana a los 400.000 euros, cifra que ha contado con ayudas del Ente Vasco de la Energía a través de su programa de movilidad eficiente.





De izquierda a derecha, el consejero delegado de Nortegas, Javier Contreras; la consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia; el consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz, y el alcalde de Sestao, Josu Bergara.

La apertura del punto de repostaje "refuerza la apuesta de Repsol, Nortegas y Estación de Servicio Galindo por el gas natural vehicular como parte de su estrategia para fomentar el uso de energías alternativas".

#### **Amplia representación institucional**

Al acto de inauguración asistieron la consejera de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia; el alcalde de Sestao, Josu Bergara; el director general del Ente Vasco de la Energía, Íñigo Ansola; los consejeros delegados de Repsol, Josu Jon Imaz y de Nortegas, Javier Contreras, y la directora general de Estación de Servicio Galindo, Nuria Lekue, quien también es vocal del Comité Ejecutivo de la CEEES y vicepresidenta de la Asociación de Estaciones de Servicio de Bizkaia (Estaserbi).

Imaz explicó que Repsol "lleva años inmersa en una transformación para ser lo que es hoy, una compañía multienergética, con el objetivo de ser cero emisiones netas en 2050, la primera del sector en asumir esta ambiciosa meta", señalaron fuentes de la compañía. "Ofrecemos todos los servicios alrededor de la energía y la movilidad para satisfacer las necesidades de cada usuario. Vamos a seguir avanzando, siempre con el cliente en el centro, en todas las soluciones para la movilidad", declaró.

"Estamos muy satisfechos de inaugurar la primera gasinera de gas

natural comprimido con suministro continuo, conectada directamente a nuestra red de distribución. Estamos convencidos del potencial del gas natural como combustible limpio y eficiente económica y medioambientalmente, por lo que apostamos por su impulso junto a 'partners' del sector como Repsol", señaló Contreras.

#### **Alianza Repsol y Nortegas**

A través de este acuerdo, ambas compañías se comprometieron a poner a disposición del público una red de puntos de suministro de gas natural integrada en las estaciones de servicio del Grupo Repsol, prioritariamente en las regiones donde Nortegas opera como distribuidor de gas natural: el País Vasco, Cantabria y Asturias.

Repsol y Nortegas han acordado ya dos nuevas ubicaciones en las que se van a iniciar los trabajos previos a la construcción de manera inmediata, una en Madrid y otra en Guipúzcoa.

Como bien saben los lectores de Estaciones de Servicio, hay dos tipos de GNV (gas natural vehicular): el gas natural comprimido (GNC) y el gas natural licuado (GNL). El primero es el gas natural almacenado a altas presiones. Y se utiliza en vehículos ligeros y algunos vehículos pesados, como autobuses, camiones de servicios y de transporte de corta y media distancia. El GNL, por su parte, es gas natural en estado líquido y criogenizado a -161°C que se utiliza en el transporte pesado, ya que proporciona una mayor autonomía.

### **La alianza entre Repsol y Nortegas permitirá la puesta en marcha de una red de puntos de suministro de GNV en las estaciones de servicio del Grupo Repsol, prioritariamente en el País Vasco, Cantabria y Asturias**

#### **Menor contaminación**

En el orden medioambiental, el gas natural mejora la calidad del aire de las ciudades: reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) en un 85%, elimina el 96% de las emisiones de partículas sólidas (PM) y contribuye a conseguir los objetivos de emisiones de CO<sub>2</sub>, ya que reduce estas emisiones hasta en un 25% con respecto a los combustibles tradicionales. Gracias a estas características los vehículos alimentados por GNV disponen de la etiqueta ECO, otorgada por la Dirección General de Tráfico (DGT), que les exime de las restricciones de circulación en las ciudades.

El motor a gas natural, concluyen desde Repsol, "dispone de una mecánica similar al de gasolina, siendo posible, en algunos casos, la transformación del motor del vehículo para que empleen el gas natural en sustitución del combustible tradicional, pudiendo obtener la etiqueta ECO, y accediendo de esta manera a los diferentes beneficios y ventajas que se han comenzado a aplicar en cada vez más comunidades autónomas y municipios, como son acceso a zonas de emisiones controladas, bonificaciones en tasas y aparcamientos, etcétera".

# CLH finaliza la compra de instalaciones de Inter Terminals

CLH ha finalizado la adquisición a Inter Pipeline de las instalaciones de almacenamiento de productos líquidos de Inter Terminals situadas en Reino Unido, Irlanda, Alemania y Países Bajos. Mediante esta operación, la compañía logística española incorpora quince terminales de almacenamiento de productos líquidos a su red actual, convirtiéndose así en el líder europeo, con actividad en ocho países.



**E**l presidente del Grupo CLH, José Luis López de Silanes, señaló que "esta adquisición representa una oportunidad única para continuar con la expansión internacional de la compañía y consolidar su presencia en el mercado europeo".

El consejero delegado de CLH, Jorge Lanza, añadió que "esta operación ampliará el conocimiento de CLH sobre almacenamiento de productos químicos y biocombustibles

al incorporar la experiencia de un líder europeo en estos segmentos de negocio. Asimismo, está en línea con la estrategia de diversificación de CLH en otros sectores, más allá de los hidrocarburos, en respuesta a los retos del cambio climático".

Por su parte, Christian Bayle, presidente y consejero delegado de Inter Pipeline, manifestó que "CLH adquiere un negocio de alta calidad con un equipo excepcional que ha realizado una importante contribución al éxito y al crecimiento de Inter Pipeline en los últimos quince años".

Las once terminales de Reino Unido incluidas en el acuerdo cuentan con una capacidad de más de dos millones de metros cúbicos y permiten almacenar un amplio rango de productos líquidos relacionados con diferentes cadenas de suministro, entre los que se incluyen diversos productos químicos, así como combustibles tradicionales y biocombustibles. La integración de estas terminales en Reino Unido "supone un complemento excelente para CLH-PS", filial del Grupo CLH que ya opera en ese país.



## **“La adquisición de quince terminales en cuatro países refuerza la estrategia del Grupo CLH centrada en la expansión internacional y la diversificación ante los retos del cambio climático”, destacan desde el operador logístico español**

Además, el acuerdo también incluye una terminal en Irlanda, donde CLH ya opera en el aeropuerto de Dublín a través de su filial, CLH Aviation Ireland, más otras dos en Alemania y una en Países Bajos.

Las actividades de Inter Terminals que entran dentro del acuerdo cuentan actualmente con una plantilla de 530 empleados con una gran experiencia y cualificación técnica, y CLH se compromete a garantizar que las instalaciones seguirán operándose con los más altos niveles de seguridad y calidad.



## **Dyngas impulsa la digitalización de las estaciones de servicio de Ávila**

**La consultora tecnológica aragonesa Advance Soluciones participó el pasado el 20 de octubre en una jornada sobre digitalización en estaciones de servicio y gasolineras en Ávila. En ella dio a conocer la solución de gestión Dyngas, “con la que busca ‘reevolucionar’ el sector de los hidrocarburos”.**

**D**avid Forníes, director gerente de Advance Soluciones, detalló las características de esta plataforma de soluciones dirigidas a estaciones de servicio, “que permite gestionar todas las áreas del negocio conjuntamente, optimizando tiempo y márgenes e incrementando así la rentabilidad de la inversión en poco tiempo. Unifica toda la información relativa a la gasolinera, es totalmente per-

sonalizable y está permanentemente actualizado”, informaron fuentes de la empresa zaragozana en una nota de prensa.

La sesión se celebró en Sercotel Hotel 4 Postes de la capital abulense y comenzó con una ponencia a cargo de AGJ Ingeniería, sobre revisiones e inspecciones reglamentarias en tanques enterrados, periodicidades y procedimientos para efectuarlas. A continuación, AlterEco Ingeniería trató asuntos como la conciliación

estadística de inventario (CEI), el cumplimiento de la nueva IPo4 y la exención de pruebas de estanqueidad, mientras que Tracción Ávila abordó las bonificaciones y ayudas a la empresa.

Además de Advance Soluciones, la jornada fue organizada por la Asociación de Distribuidores de Gasóleo de Ávila (Adisga), la Asociación de Estaciones de Servicio de Ávila y la Confederación Abulense de Empresarios (Confae).

**La compañía española obtiene una puntuación un 32% superior a la media de sus homólogas**

# CLH logra la máxima calificación en el índice de sostenibilidad GRESB 2020

**CLH ha recibido la máxima clasificación de cinco estrellas en el índice de Sostenibilidad GRESB 2020 obteniendo una calificación de 89 puntos sobre los 100 posibles. Además, la compañía logística se ha situado como líder de su sector de empresas de transporte de recursos energéticos por oleoducto en el apartado de mantenimiento y operación.**



**G**RESB, apuntan fuentes de CLH en una nota de prensa, "es uno de los principales índices mundiales de sostenibilidad y es empleado como herramienta de evaluación y comparación por fondos de inversión privados e institucionales para medir y valorar la calidad de sus inversiones en términos de sostenibilidad". El índice valora indicadores de desempeño ambientales, sociales y de buen gobierno.

En la edición de este año este índice ha evaluado y calificado más de 500 fondos y más de 400 activos de infraestructuras a nivel mundial bajo este estándar global en materia de ESG. En esta edición, la primera en la

que CLH se presenta, la compañía ha destacado frente al resto de empresas de su sector obteniendo una puntuación un 32% por encima de la media de sus pares. Otros apartados donde la compañía ha obtenido una puntuación destacada han sido en el de políticas de gestión, medioambiente y gestión y gobernanza.

El presidente del Grupo CLH, José Luis López de Silanes ha señalado que "este resultado refuerza el compromiso que el Grupo CLH ha mantenido siempre con la sostenibilidad". Por su parte, el consejero delegado de la compañía, Jorge Lanza, ha resaltado "la voluntad de la compañía por continuar desarrollando todas sus actividades de forma responsable y contribuyendo al bienestar y desarrollo de la sociedad".



**El consejero delegado de la compañía, Jorge Lanza, ha resaltado "la voluntad de la compañía por continuar desarrollando todas sus actividades de forma responsable y contribuyendo al bienestar y desarrollo de la sociedad"**

**En esta edición, la primera en la que CLH se presenta, la compañía ha destacado frente al resto de empresas de su sector obteniendo una puntuación un 32% por encima de la media de sus pares**

El Grupo CLH lidera el mercado nacional del transporte y almacenamiento de productos petrolíferos y "el operador logístico más importante en Europa tras la reciente adquisición de quince nuevas terminales de almacenamiento de productos líquidos convirtiéndose así en el líder europeo con actividad en ocho países".





NUEVA WEB

[www.soteinpe.com](http://www.soteinpe.com)

*instalaciones  
petrolíferas*

# Repsol y Honda renuevan hasta 2022 su alianza tecnológica en MotoGP

Repsol y Honda Racing Corporation (HRC) han renovado su acuerdo de colaboración en MotoGP hasta el año 2022, lo que llevará a la energética española y al fabricante japonés a extender su exitosa relación en el Mundial de Motociclismo hasta los 28 años. La directora general de Relaciones Externas de Repsol, Begoña Elices, y el presidente de HRC, Yoshishige Nomura, han firmado el acuerdo de renovación, por el que Repsol seguirá siendo el patrocinador principal del equipo oficial de Honda en MotoGP y también el suministrador del carburante y el lubricante que se emplean en las motocicletas del Repsol Honda.

La relación entre estas dos compañías globales, informaron fuentes de Repsol en una nota de prensa, "se basa en un trabajo conjunto para alcanzar la excelencia, es decir, la victoria en los circuitos de todo el mundo y también en el desarrollo de sus productos". La estrecha relación de trabajo entre el Repsol Technology Lab, que se encuentra en Móstoles (España), y los laboratorios de HRC en Saitama (Japón) ha dado como resul-



tado una fórmula ganadora basada en la innovación, la aplicación de la última tecnología y la mejora continua.

De hecho, Repsol ya está desarrollando, de acuerdo con el compromiso de ser una compañía cero emisiones netas en el año 2050, diferentes soluciones con baja huella de carbono en todos los ámbitos de la movilidad, incluido el de la alta competición.

Para la próxima temporada, el Repsol Technology Lab formulará y producirá aproximadamente 30.000 litros de gasolina y 5.000 litros de lubricante para el equipo oficial de MotoGP, tanto para los test de pretemporada como para los Grandes Premios y las pruebas de desarrollo que se llevan a cabo en Saitama.

## Aprender y mejorar

Esta renovación, añaden desde la empresa multienergética, "reafirma el compromiso de Repsol con el mundo del deporte. La presencia de la compañía presidida por Antonio Brufau en la competición dio comienzo en 1969 "y va mucho más allá del propio concepto de patrocinio deportivo. En él radica su compromiso por aprender, mejorar día a día y seguir dando lo mejor de sí misma, sea cual sea la situación a la que haya que hacer

frente. Unos valores que cristalizan en su alianza con HRC a lo largo de estos 26 años de retos continuos. Más de un cuarto de siglo en el que tanto Repsol como Honda han demostrado que comparten una misma filosofía de trabajo en equipo, basada en el respeto mutuo y el espíritu de superación".

Para Begoña Elices, el acuerdo alcanzado con HRC "es una prueba de la solidez de nuestra alianza, más si cabe en el actual contexto internacional provocado por la pandemia de coronavirus. Para Repsol, el factor tecnológico resulta clave y esta histórica asociación tiene mucho de innovación y colaboración. Juntos hemos alcanzado grandes metas deportivas y también hemos hecho evolucionar nuestros productos hacia la excelencia. Seguir avanzando por esta exitosa senda, siempre al servicio de la sociedad, es lo que nos impulsa a continuar superándonos día a día", ha afirmado.

Por su parte, Yoshishige Nomura destacó el trabajo en equipo que desarrollan Honda y Repsol conjuntamente. "Siempre es una satisfacción ampliar nuestra colaboración con Repsol, esta vez por dos años más. Juntos hemos logrado un éxito increíble y formamos una asociación que es única en el deporte de motor", ha dicho.



# DISPLAYS DE PRECIO Y PANTALLAS LED PARA GASOLINERAS



Preciarios LED para integrar en tótems



Alturas de dígito en cm

10 15 20 25 30 40 50 60 80 100

Colores de dígito



Panel LED de 2 precios

Displays con sistema de integración frontal

Fácil instalación y mantenimiento

Ideal para sustitución de precarios antiguos



COMPATIBLE CON:



...y muchos otros más.

✓ Software en Castellano para PC + Mando RF

✓ Opcional: Control por móvil



Displays de precios con pantallas full color para explotación publicitaria

**El presidente del Comité Ejecutivo de la institución ha participado en el segundo webinar institucional de la Cámara de Comercio de Madrid**

# José Vicente de los Mozos presenta un ambicioso plan de futuro para Ifema

**El presidente del Comité Ejecutivo de Ifema, José Vicente de los Mozos, ha sido el protagonista del segundo webinar institucional organizado por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Madrid. Durante el encuentro ha hablado sobre los planes de futuro de Ifema, institución con la que se ha comprometido para aportar su experiencia dentro del ámbito empresarial, y apostar en estos momentos de crisis por tres grandes pilares sobre los que ha desarrollado su Plan Estratégico de Negocio para Ifema: transformación digital, innovación e internacionalización.**



José Vicente de los Mozos, presidente del Comité Ejecutivo de Ifema.

**D**esde que el pasado mes de junio asumiera la presidencia de Ifema, José Vicente de los Mozos, ha afrontado el futuro de la institución con el ánimo de “ayudar a mi país precisamente en el contexto de la complicada situación que estamos viviendo”. En este sentido, ha destacado el efecto multiplicador que la actividad de Ifema ejerce en la economía de Madrid, cuantificado, de acuerdo con el último estudio realizado por la consultora KPMG, en un impacto anual de 5.104

millones de euros, el 3,8% del PIB de la ciudad de Madrid y el 2,2% del PIB de la Comunidad de Madrid, generando 39.343 empleos.

Durante su intervención, José Vicente de los Mozos ha adelantado algunas de las acciones sobre las que ha desarrollado su plan de futuro para la institución.

“El objetivo de Ifema durante estos meses ha sido aprovechar el largo periodo de parón de actividad, y trabajar para identificar las oportunidades de cambio y de transformación que permitan desarrollar nuevos



modelos de negocio, combinando lo presencial y lo virtual, para incrementar facturación, generar actividad a las empresas y alcanzar nuevos mercados”, ha explicado De los Mozos. Un modelo que permitirá a Ifema ir adaptándose a las distintas situaciones, como es el caso actual de la feria Fruit Attraction, que se celebra este mes de octubre en formato telepresencial, y que ha posibilitado que alrededor de 500 empresas de todo el mundo hayan podido participar y hacer negocio. Para ello es imprescindible desarrollar una potente plataforma tecnológica. En este sentido, De los Mozos ha señalado que “Ifema está trabajando para ultimar la firma de dos NDA para alcanzar alianzas con grandes operadores tecnológicos que faciliten esta transformación, y que permita a la institución hacer desarrollos muy pioneros en el ámbito digital”.

Por otro lado, el presidente de Ifema ha destacado que precisamente por

la vía de la digitalización “no solo esperamos conseguir que un 25% de la facturación llegue en 3 años por esta línea de negocio, sino también avanzar en la internacionalización de nuestra actividad alcanzando nuevos mercados, especialmente iberoamericanos y europeos”. “No obstante, cuando se normalice la situación, el objetivo de globalización se traducirá también en llevar proyectos de éxito de Ifema a otros países y atraer también grandes congresos y eventos internacionales a Madrid”, ha puntualizado.

El presidente de la Cámara de Madrid, Ángel Asensio, ha ejercido como maestro de ceremonias, junto al periodista económico Javier Mardomingo, que ha moderado la jornada. Asensio ha agradecido la participación de De los Mozos, al que ha denominado como “uno de los profesionales más brillantes de España” y ha asegurado que la

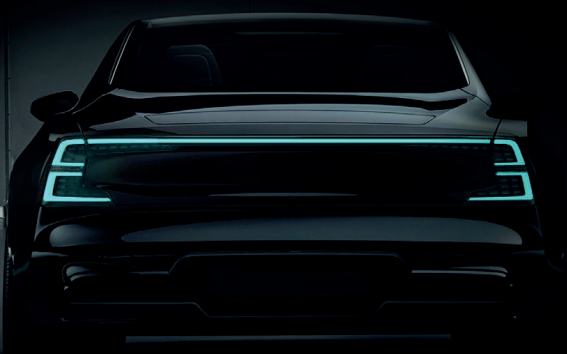
experiencia con la que cuenta el nuevo presidente de Ifema tanto en el ámbito internacional como de la innovación “va a suponer un extraordinario valor”. Además, ha señalado que “la feria internacional tiene todavía un largo potencial y un recorrido por explorar, que sin duda reforzará la misión de Ifema como embajadora de la imagen de Madrid y de España”.

El presidente del Comité Ejecutivo de Ifema ha sido el protagonista de la segunda sesión de los webinars institucionales organizados por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Madrid, una serie de encuentros virtuales que se han puesto en marcha con carácter periódico con el fin de acercar algunas de las instituciones, empresas y empresarios más relevantes de la región para que cuenten su experiencia y los planes de las organizaciones y/o compañías que lideran.

## EL MUNDO ESTÁ CAMBIANDO HACIA LA MOVILIDAD ELÉCTRICA. ELIJA EL COMPAÑERO DE VIAJE ADECUADO.

Para ayudarle en la transición, hemos creado Hellonext.  
Su proveedor de soluciones de movilidad que incluye desde cargadores eléctricos hasta servicios de instalación y mantenimiento multimarca.

Para garantizar que nunca se detenga.



HELLONEXT

POWERED BY Petrotec

[www.hellonext.eu](http://www.hellonext.eu)  
[future@hellonext.eu](mailto:future@hellonext.eu)

## PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN

sobre un artículo en concreto o plantear sus dudas a nuestros consultores jurídicos de Ejaso ETL Global, ponemos a su disposición el e-mail:



redaccion\_estaciones@interempresas.net

# Posible reclamación al ayuntamiento por las pérdidas generadas como consecuencia de unas obras

**PREGUNTA:** Soy titular de una estación de servicio en una vía urbana con tienda y lavadero. El ayuntamiento inició unas obras de reparación que afectaban a una de las vías desde la que se da acceso a la estación de servicio. Pero no impedían por completo su entrada a la misma, porque continuaba operativo uno de sus dos carriles. Las obras se han ejecutado en un periodo de cuatro meses. Durante ese tiempo, la estación de servicio ha continuado funcionando, pero han bajado las ventas de combustible y de tienda y lavadero. En esta situación, ¿cabría plantear una reclamación frente al ayuntamiento porque las obras de reparación han durado más de lo previsto y se ha producido una caída en el volumen de negocio de la estación de servicio?

**RESPUESTA:** El principio de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas se consagra en el artículo 106.2 de la Constitución Española cuando establece que "los particulares, en los términos establecidos por la Ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes o derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que aquella lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos". Este principio se proclama también en otras normas, y, específicamente, en el ámbito de la Administración Local, en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, que establece que "las entidades locales responderán directamente de los daños y perjuicios causados a los particulares en sus bienes y derechos como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos o de la actuación de sus autoridades, funcionarios o agentes, en los términos establecidos en la legislación general sobre responsabilidad administrativa".

Con carácter general, los requisitos para poder exigir responsabilidad patrimonial a la Administración Pública son los siguientes:

- La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individua-

lizado en relación a una persona o grupo de personas.

- Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos en una relación directa e indirecta y exclusiva de causa efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir, alterando, el nexo causal.
- Ausencia de fuerza mayor, cuya carga de la prueba recae en la Administración. La fuerza mayor exige que obedezca a un acontecimiento que sea imprevisible o inevitable y tenga su origen en una fuerza irresistible, ajena al ámbito de actuación de la Administración.
- Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño cabalmente por su propia naturaleza.

Por tanto, para que pueda declararse la responsabilidad patrimonial de la Administración debe acreditarse la relación directa, inmediata y exclusiva de causa-efecto entre el funcionamiento de los servicios públicos correspondientes (por acción u omisión) y el daño o perjuicio generado, siendo, pues, necesario que exista un acto o una omisión de la Administración Pública y un daño derivado,



efectivo, real, evaluable económicamente e individualizado. Tal y como ha declarado la jurisprudencia, el alcance de la lesión patrimonial equivale a daño o perjuicio en su doble modalidad de lucro cesante (lo que se ha dejado de ganar) o daño directo. Su prueba incumbirá a quien reclame el daño. Y, en su caso, corresponderá a la Administración la carga de acreditar la existencia de fuerza mayor, cuando se pretenda alegar como causa de exoneración.

### Los daños indemnizables deben ser consecuencia directa de las obras

En todo caso, la jurisprudencia ha declarado que el sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas no convierta a éstas en aseguradoras universales de todos los riesgos, con el fin de que se responsabilicen de cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo. No cabe considerar a la Administración como un responsable de todos los resultados lesivos que puedan producirse como consecuencia de la prestación del servicio público, sino que resulta imprescindible que los daños sean consecuencia directa e inmediata del funcionamiento normal o anormal de su actuación.

En consecuencia, en un supuesto como el planteado, entendemos que para que pudieran concurrir los presupuestos para instar la responsabilidad patrimonial frente al ayuntamiento por los supuestos daños ocasionados (en este caso, en la modalidad por lucro cesante, esto es, por la pérdida de ventas) como consecuencia de unas obras de reparación de una vía que da acceso a la estación de servicio sería preciso probar:

- Que durante la ejecución de las obras de reparación se ha privado el acceso a la estación de servicio, porque se hubiera cortado total o parcialmente el tráfico de la vía afectada por las obras, sin que sea por sí mismo suficiente, a esos efectos, la sola limitación residual de tráfico como, por ejem-

plo, la supresión de un solo carril de circulación, tal y como ocurre en este caso.

- Que el descenso en el volumen de negocio que se pudiera reclamar como perjuicio indemnizable se derive, directamente, de la ejecución de las obras de reparación que afectan a la vía que da acceso a la estación de servicio, sin que pueda obedecer a otras circunstancias distintas como, por ejemplo, la apertura de otros puntos de suministro o incidencia de crisis económica.

Adicionalmente a lo anterior, hay que aclarar que existe un claro interés público en la realización de este tipo de obras, por lo que el administrado tiene el deber jurídico de soportar el daño, siempre que su ejecución se ajuste al tiempo necesario para ello. Es por ello que, en su caso, podría reclamarse el posible daño causado como consecuencia del retraso en las obras. Por tanto, habría lugar a instar la reclamación si las obras exceden de manera clara y evidente el tiempo prudencial que debieron durar, siendo indemnizable el daño causado por la dilatación indebida de las obras.

Por tanto, y en ese supuesto de exceso manifiesto de tiempo en la ejecución de las obras, sólo cabría sostener la existencia de nexo causal entre la actuación del ayuntamiento y el daño que se reclama en el supuesto de que pueda probarse que se ha condicionado, de manera efectiva, el acceso a la estación de servicio y que se ha producido un descenso efectivo del volumen de negocio que resulte imputable a la privación de acceso a la estación de servicio o a una severa limitación. En otro caso, esto es, si no se pueden acreditar ambos extremos, entendemos que el ayuntamiento no ha de responder del mero descenso de ventas de combustible de la estación de servicio pues, como tiene declarado la jurisprudencia, no cabe considerar a la Administración como una aseguradora universal. Máxime cuando el descenso del nivel de tráfico es una de las variables ordinarias inherentes a la explotación de una estación de servicio.



En **AGUAYO ABOGADOS** y  
**Estudio Jurídico EJASO**  
ya somos uno.

Y juntos, seguiremos a tu lado.

**NO HEMOS CAMBIADO.  
HEMOS CRECIDO.**

**EJASO**  
ESTUDIO JURÍDICO

**ETL®**  
GLOBAL

ACOMPANANDO A LA EMPRESA DESDE 1984  
[www.ejaso.com](http://www.ejaso.com)

MADRID - BARCELONA - SEVILLA - VALENCIA - CÓRDOBA - A CORUÑA - ZARAGOZA - LISBOA

## PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN

sobre un artículo en concreto o plantear sus dudas a nuestros consultores tributarios, de Juben Asesores Energéticos, ponemos a su disposición el e-mail:



redaccion\_estaciones@interempresas.net

# Suministro de gasóleo B durante la reparación de una embarcación

**Vamos a suministrar desde nuestro gasocentro gasóleo tipo B destinado a alimentar un grupo electrógeno que se encuentra situado en un astillero, y que proporcionará la electricidad necesaria a una embarcación de bandera extracomunitaria que permanecerá varias semanas en el astillero reparándose, con objeto de que durante el tiempo de reparación la citada embarcación pueda disponer de electricidad suficiente para la alimentación de sus bombas, sistemas de aire acondicionado, luz, etcétera, etcétera. La cuestión que planteamos es si en lugar de repercutir el impuesto especial sobre hidrocarburos correspondiente al gasóleo Bonificado, en este concreto supuesto, ¿procedería la aplicación de la exención de dicho Impuesto Especial, así como la exención del IVA?**

I. En relación con el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos:

El artículo 46.1.a) de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales (BOE de 29 de diciembre), en adelante LIE, relativo al ámbito objetivo del Impuesto sobre Hidrocarburos, dispone que:

“1. A los efectos de esta Ley, se incluyen en el ámbito objetivo del Impuesto sobre Hidrocarburos los siguientes productos:

a) Los productos clasificados en los códigos NC 2705, 2706, 2707, 2709, 2710, 2711, 2712 y 2715. (...).”

Por su parte, el artículo 49 de dicha Ley define el gasóleo en su apartado I.f) como “los productos clasificados en los códigos NC 2710.19.31 a 2710.19.48 y 2710.20.11 a 2710.20.19”.

El artículo 50 de la LIE recoge los tipos impositivos del Impuesto. Dentro de la Tarifa 1a, los tipos aplicables al gasóleo se concretan en los epígrafes 1.3 y 1.4:

“Epígrafe 1.3, gasóleos para uso general: 307 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Epígrafe 1.4, gasóleos utilizables como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible: 78,71 euros por 1.000 litros de tipo general y 18 euros por 1.000 litros de tipo especial”.

El artículo 54.2 a que hace referencia el epígrafe 1.4, establece lo siguiente:

“2. La utilización de gasóleo como carburante, con aplicación del tipo establecido en el epígrafe 1.4 de la tarifa I. a del impuesto, queda autorizada en todos los motores, excepto en los siguientes:

a) Motores utilizados en la propulsión de artefactos o aparatos que hayan sido autorizados para circular por vías y terrenos públicos, aun cuando se trate de vehículos especiales.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, podrá utilizarse gasóleo con aplicación del tipo establecido en el epígrafe 1.4 de la tarifa I.a del impuesto en los motores de tractores y maquinaria agrícola, autorizados para circular por vías y terrenos públicos, empleados en la agricultura, incluida la horticultura, la ganadería y la silvicultura.  
b) Motores utilizados en la propulsión de artefactos o aparatos que, por sus características y configuración



objetiva, sean susceptibles de ser autorizados para circular por vías y terrenos públicos como vehículos distintos de los vehículos especiales, aunque no hayan obtenido efectivamente tal autorización.

c) Motores utilizados en la propulsión de buques y embarcaciones de recreo.

Fuera de los casos previstos en el artículo 51.2 y en el artículo 52.b) y de los autorizados conforme a este apartado, estará prohibida la utilización como carburante de gasóleo al que, conforme a lo que reglamentariamente se establezca, le hubieran sido incorporados los correspondientes trazadores y marcadores”.

De acuerdo con los preceptos anteriores, está permitida la utilización de gasóleo bonificado (gasóleo del epígrafe 1.4 de la Tarifa I a) como carburante en el motor del generador al tratarse de un motor fijo, siempre que se cumplan las condiciones del artículo 106 del Reglamento de los Impuestos Especiales, aprobado por Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio de 1995 (BOE de 28 de julio), que señala:

“1. La aplicación del tipo reducido fijado en el epígrafe 1.4 del apartado 1 del artículo 50 de la Ley queda condicionada, por lo que se refiere a la utilización del gasóleo, a las condiciones que se establecen en este artículo y a la adición de marcadores de acuerdo con lo establecido en el artículo 114 de este Reglamento.

2. Sólo podrán recibir gasóleo con aplicación del tipo reducido (en lo sucesivo denominado ‘gasóleo bonificado’), los almacenes fiscales, detallistas y consumidores finales autorizados, con arreglo a las normas que figuran en los apartados siguientes.

A estos efectos tendrán la consideración de ‘consumidores finales’ las personas y entidades que reciban el gasóleo bonificado para utilizarlo, bajo su propia dirección y responsabilidad, en los fines previstos en el apartado 2 del artículo 54 de la Ley o en un uso como combustible.



### Detallistas

- Los detallistas que deseen comercializar gasóleo bonificado deberán inscribirse en el registro territorial de la oficina gestora correspondiente a la instalación de venta al por menor desde la que pretenden efectuar tal comercialización.
- La condición de detallista autorizado para la recepción de gasóleo bonificado se acreditará mediante la correspondiente tarjeta de inscripción en el registro territorial.
- El suministro de gasóleo bonificado efectuado por un detallista a un consumidor final autorizado estará condicionado a que el pago se efectúe mediante la utilización de las tarjetas-gasóleo bonificado o cheques-gasóleo bonificado a que se refiere el artículo siguiente.

Sin perjuicio de lo anterior y de lo establecido en el artículo 107 de este Reglamento, cuando el detallista sea una cooperativa agroalimentaria y el consumidor final sea socio de la misma, la oficina gestora podrá autorizar que el suministro del gasóleo bonificado pueda realizarse con condiciones particulares de utilización de la tarjeta-gasóleo bonificado o del cheque-gasóleo bonificado.



## Nuestros Servicios: ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Especialistas en II.EE. Hidrocarburos

- Impuesto Especial sobre Hidrocarburos.
- IVA asimilado a la Importación.
- Impuesto sobre las Ventas Minoristas de determinados Hidrocarburos.
- Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.
- Normativa específica del Sector Energético.
- (Regulación del sector, instalaciones, existencias mínimas de seguridad, CNE., etc.)
- Biocarburantes. (Biodiesel, Bioetanol, Biogás).
- Gas Natural y GLP.
- Impuesto sobre la Electricidad (Biogás, Fotovoltaica).
- Protección de datos de carácter personal.

**Julio Benito**  
Asesores Sector Energético

#JubenAsesores



Para tener derecho a la devolución del impuesto, en el supuesto previsto en el artículo 52 ter de la Ley, será requisito imprescindible, en el caso de que el pago del suministro del gasóleo se efectúe mediante la utilización de una tarjeta-gasóleo bonificado, que ésta esté expedida a nombre del solicitante de la devolución.

Los detallistas deberán llevar un registro del gasóleo recibido con aplicación del tipo reducido y de los abonos efectuados en sus cuentas bancarias por las ventas efectuadas mediante tarjetas gasóleo bonificado o por el ingreso de cheques-gasóleo bonificado, como medio para justificar el destino dado a dicho producto. Este registro deberá ser habilitado por la oficina gestora de acuerdo con lo establecido en el artículo 50 de este reglamento. Los asientos de cargo se justificarán con los ARC de los correspondientes documentos administrativos electrónicos y deberán efectuarse dentro de las veinticuatro horas siguientes a la recepción del gasóleo. Los asientos de data, que deberán efectuarse diariamente con indicación de la lectura que arroje el contador del surtidor de gasóleo, se justificarán con los extractos periódicos de abono remitidos por las entidades emisoras de las tarjetas-gasóleo bonificado y con los extractos periódicos de las cuentas de abono recibidos de las entidades de crédito. Tanto los registros como la documentación justificativa de los asientos efectuados estarán a disposición de la inspección de los tributos durante un período de cuatro años.

### Consumidores finales

- a) Los consumidores finales de gasóleo bonificado acreditarán, en cada suministro, su condición ante el proveedor mediante la aportación de la correspondiente declaración suscrita al efecto, que se ajustará al modelo que se apruebe por el Ministro de Hacienda.

No obstante, lo anterior, los consumidores finales podrán acreditar su condición ante el proveedor mediante la aportación de la correspondiente declaración previa referida a varios suministros, ajustada al modelo que se apruebe por el Ministro de Hacienda. A los efectos de los párrafos anteriores, se considerarán también ajustadas al modelo aprobado por el Ministro de Hacienda las declaraciones de consumidor final que se formalicen en soporte documental o electrónico que contengan, como mínimo, los mismos datos e información que los previstos en el modelo aprobado por el Ministro de Hacienda.

Los consumidores finales que se inscriban en el registro de consumidores finales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, con los requisitos y el procedimiento que se determinen por el Ministro de Hacienda, acreditarán su condición de consumidor final mediante dicha inscripción. En el caso de personas y entidades obligadas a relacionarse a través de medios electrónicos con la Administración de acuerdo con lo establecido en el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la inscripción en este registro será la única forma válida de acreditar la condición de consumidor final a los efectos establecidos en este Reglamento.

Podrá hacerse cargo de la recepción del gasóleo bonificado cualquier persona distinta del consumidor final que se encuentre en el lugar señalado por este y haga constar su identidad y su relación con él.

Cuando los consumidores finales reciban el gasóleo bonificado mediante importación o por procedimientos de circulación intracomunitaria deberán inscribirse previamente en el registro territorial de la oficina gestora correspondiente al

lugar de consumo del gasóleo y acreditar su condición de 'autorizados' mediante la correspondiente tarjeta de inscripción en el registro territorial.

- b) Los consumidores finales deberán justificar la utilización realmente dada al gasóleo recibido con aplicación del tipo reducido, cuando sean requeridos para ello por la inspección de los tributos.
- c) En el caso previsto en la letra e) del apartado 2 del artículo 22, la oficina gestora correspondiente al lugar donde radique la actividad empresarial del consumidor final y previa solicitud de éste, expedirá una autorización general que permitirá a aquél llevar a cabo el traslado del gasóleo, al amparo de los albaranes de circulación a que se refiere dicha excepción, a los distintos emplazamientos donde se encuentren las maquinarias que precisen ser repostadas.

### Almacenes fiscales

La condición de almacén fiscal autorizado para recibir y comercializar gasóleo bonificado se acreditará mediante la correspondiente tarjeta de inscripción en el registro territorial.

La condición de detallista, almacén fiscal o consumidor final autorizados deberá ser acreditada ante la fábrica, depósito fiscal o almacén fiscal suministrador o ante la aduana de importación.

Cuando los detallistas, consumidores finales o almacenes fiscales deseen recibir gasóleo por algún procedimiento de circulación intracomunitaria deberán cumplir además los requisitos que procedan en relación con el procedimiento de circulación intracomunitaria elegido.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 de este reglamento y sin perjuicio de las excepciones contempladas en el mismo, la circulación de gasóleo bonificado se efectuará al amparo de un documento administrativo electrónico".

En cuanto a las exenciones en el ámbito del Impuesto sobre Hidrocarburos, el artículo 51 de la LIE señala lo siguiente:

"Además de las operaciones a que se refiere el artículo 9 de esta Ley, estarán exentas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 53, las siguientes operaciones:

1. (...)
2. La fabricación e importación de productos incluidos en el ámbito objetivo del impuesto que se destinen a: (...)
- c) La producción de electricidad en centrales eléctricas o a la producción de electricidad o a la cogeneración de electricidad y de calor en centrales combinadas.

A los efectos de la aplicación de esta exención se consideran:

"Central eléctrica": La instalación cuya actividad de producción de energía eléctrica queda comprendida en el ámbito de aplicación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y cuyo establecimiento y funcionamiento hayan sido autorizados con arreglo a lo establecido en el título IV de dicha Ley.

"Central combinada": La instalación cuya actividad de producción de electricidad o de cogeneración de energía eléctrica y calor útil para su posterior aprovechamiento energético queda comprendida en el ámbito de aplicación de la Ley 24/2013, de



**HUB  
TANK**

## **REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE TANQUES, PARA LÍQUIDOS POTENCIALMENTE CONTAMINANTES, EN SU PROPIO EMPLAZAMIENTO**



**HUB TANK IAE** es una agrupación de interés económico de varias empresas españolas, con el objetivo de desarrollar un mercado de reparación y construcción de tanques, de líquidos potencialmente contaminantes, en su propio emplazamiento. Para ello, contamos con el sistema VIP-DWT con patente europea EP 13.778.607.5\*

### **NUESTROS COMPROMISOS**

- ✓ Cumplimiento de las exigencias reglamentarias europeas, nacionales autonómicas e incluso locales y de las normas EN y UNE.
- ✓ Acreditación y Certificación por Organismos Independientes
- ✓ Garantías de hasta 20 años opcionalmente avaladas por compañías de seguros.
- ✓ La mejor relación calidad\*-precio del mercado (\*calidad en la UE es sinónimo de seguridad).

### **ADEMÁS**

- ✓ Los plazos de ejecución más cortos y asegurados (con el menor lucro cesante posible del mercado) intentando producir el menor trastorno posible al cliente.
- ✓ Sin emisiones incontroladas de estireno ni otros COV's durante las operaciones.
- ✓ Con aplicación de la operativa más segura y eficiente posible.
- ✓ Sin riesgos laborales, medioambientales ni de resultados del producto.
- ✓ Trasladamos una fábrica móvil a sus instalaciones para reparar o construirle *in situ*, para así modernizar sus instalaciones de almacenamiento de carburantes
- ✓ Elaboramos un dossier completo pruebas finales y marcado para incorporar al libro de revisiones, pruebas e inspecciones.
- ✓ Realizamos todas las pruebas finales de control y el marcado ante una OCA.
- ✓ Preparación y entrega del dossier final de las actuaciones, certificaciones incluidas y entrega de una copia ante la administración autonómica correspondiente para su modificación en el registro, en caso de la creación de un nuevo tanque.

[www.hubtank.eu](http://www.hubtank.eu)

Síguenos en





26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y cuyo establecimiento y funcionamiento han sido autorizados con arreglo a lo establecido en el título IV de dicha Ley.

La aplicación de esta exención deberá ser solicitada previamente a la oficina gestora por el titular de las centrales de producción eléctrica o de las centrales combinadas de cogeneración de electricidad y autorizada por dicha oficina.

- d) Su utilización como carburante en el transporte por ferrocarril.
- e) Su utilización en la construcción, modificación, pruebas y mantenimiento de aeronaves y
- f) Su utilización en operaciones de dragado de vías navegables y puertos.
- g) Su inyección en altos hornos con fines de reducción química, añadidos al carbón que se utilice como combustible principal, incluso si de dicha inyección se deriva, secundariamente, una combustión aprovechada con fines de calefacción.

La aplicación de la exención con respecto a la utilización de gasóleo en los supuestos a que se refiere el presente apartado 2 quedará condicionada, salvo en el supuesto de operaciones de autoconsumo sujetas, a que el gasóleo lleve incorporados los trazadores y marcadores exigidos reglamentariamente para la aplicación del tipo reducido.

Dada la descripción de los hechos que realiza la consultante, cabría plantearse la aplicación de las exenciones recogidas en las letras c) o e) del citado precepto.

Por lo que respecta a la exención de la letra c), en la medida en que los grupos electrógenos objeto de consulta no encajan ni en la definición de "central eléctrica", ni en la de "central combinada" transcritas, el gasóleo que consumen no tiene derecho a beneficiarse de la exención del Impuesto por producción de electricidad.

Sobre la exención recogida en la letra e) del apartado 1 del artículo 51 de la LIE, el artículo 103 del Reglamento de los Impuestos Especiales establece los siguientes requisitos:

"1. La aplicación de las exenciones establecidas en las letras d), e) y g) del apartado 2 y en el apartado 4 del artículo 51 de la Ley, deberá ser solicitada previamente de la oficina gestora por el titular de (...) los centros de construcción y mantenimiento de buques (...).

2. La oficina gestora autorizará, en su caso, el suministro con exención del impuesto, con una validez máxima de cinco años.

3. Una vez concedida la autorización a que se refiere el apartado anterior, los titulares de las empresas solicitarán de las oficinas gestoras correspondientes a los lugares donde radiquen los (...) depósitos de carburantes, la inscripción en el registro territorial de tales establecimientos. La oficina gestora expedirá la tarjeta de inscripción que deberá presentarse al suministrador de los

4. Las empresas beneficiarias de la exención deberán llevar la contabilidad necesaria a efectos justificar la utilización de los combustibles y carburantes en los fines que han motivado la exención

5. (...)

No obstante, según lo manifestado por la Dirección General de Tributos, sólo se tendrá derecho al beneficio de la exención por el gasóleo empleado en aquellos artefactos y maquinarias que, no siendo susceptibles de ser utilizados normalmente fuera del centro de construcción y mantenimiento, se utilicen de forma única y exclusiva en las actividades señaladas de construcción, modificación, pruebas y mantenimiento de buques.

En este sentido, la Dirección General entiende que cabría aplicar el beneficio de la exención por utilización del gasóleo en la "construcción, modificación, pruebas y mantenimiento" de embarcaciones si dicho gasóleo fuera consumido en los grupos generadores de corriente destinados a suministrar energía eléctrica a las máquinas utilizadas en reparación de buques, siempre que dichos generadores se empleen únicamente en dicha actividad. No obstante, no parece ser el supuesto descrito en la consulta donde se manifiesta que la electricidad generada iría a alimentar las bombas de la embarcación, los sistemas de aire acondicionada y luz.

#### El artículo 9 de la LIE establece:

"1. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 21, 23, 42, 51, 61 y 64 de esta Ley, estarán exentas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan, la fabricación e importación de productos objeto de los impuestos especiales de fabricación que se destinen:

e) Al avituallamiento de los buques siguientes excluidos, en todo caso, los que realicen navegación privada de recreo:

- Los que realicen navegación marítima internacional.
- Los afectos al salvamento o la asistencia marítima, con exclusión del suministro de provisiones de a bordo, cuando la duración de su navegación, sin escala, no exceda de cuarenta y ocho

En este sentido, los apartados 20, 22 y 24 del artículo 4 de la LIE definen 'Navegación marítima o aérea internacional', 'Productos de avituallamiento' y 'Provisiones de a bordo' de la siguiente.

20. "Navegación marítima o aérea internacional": La realizada partiendo del ámbito territorial interno y que concluya fuera del mismo o viceversa. Asimismo, se considera navegación marítima internacional la realizada por buques afectos a la navegación en alta mar que se dediquen al ejercicio de una



actividad industrial, comercial o pesquera, distinta del transporte, siempre que la duración de la navegación, sin escala, exceda de cuarenta y ocho horas.

22. "Productos de avituallamiento": Las provisiones de a bordo, los combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

24. "Provisiones de a bordo": Los productos destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y los pasajeros.

En la misma línea, el artículo 51.2.c) de la LIE recoge la exención de la fabricación e importación de los productos incluidos en el ámbito objetivo del impuesto que se destinen a su utilización como carburante en la navegación, incluida la pesca, con excepción de la navegación privada de recreo.

En la consulta planteada no se especifica si la embarcación realiza navegación privada de recreo, o si realiza navegación marítima internacional, o si está afecta al salvamento o a la asistencia marítima. No obstante, en la medida en que el gasóleo se suministra para ser consumido en un generador ubicado en el astillero para producir electricidad, a partir de la cual se alimentan las bombas de la embarcación que se está reparando en el astillero, los sistemas de aire acondicionado de la misma o se le suministra luz, este Centro Directivo considera que dicho gasóleo no podrá gozar de la exención recogida en el artículo 9.1.e) de la LIE, ni en el artículo 51.2.c) de la LIE, puesto que no se está suministrando para ser utilizado como carburante en la embarcación, ni como producto de avituallamiento de la misma.

### En relación con el Impuesto sobre el Valor Añadido:

Primero.- De acuerdo con el artículo 8 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (BOE del 29 de diciembre):

"Uno. Se considerará entrega de bienes la transmisión del poder de disposición sobre bienes corporales, incluso si se efectúa mediante cesión de títulos representativos de dichos bienes.

A estos efectos, tendrán la condición de bienes corporales el gas, el calor, el frío, la energía eléctrica y demás modalidades de energía".

De acuerdo con lo anterior, el suministro de gasoil con la finalidad descrita en el escrito de la consulta debe ser calificada como entregas de bienes a los efectos del impuesto.

Dicha entrega de bienes estará sujeta al Impuesto sobre el Valor Añadido de conformidad con la regla contenida en el artículo 68.dos.1 o, letra A), de la Ley del impuesto que establece que:

"El lugar de realización de las entregas de bienes se determinará según las reglas siguientes:

(...)

Dos. También se entenderán realizadas en el territorio de aplicación del impuesto:

A) Las entregas de bienes muebles corporales que deban ser objeto de expedición o transporte para su puesta a disposición del adquirente, cuando la expedición o transporte se inicien

en el referido territorio, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado cuatro de este artículo.

Segundo.- De acuerdo con el artículo 22 de la Ley 37/1992:

"Estarán exentas del impuesto, en las condiciones y con los requisitos que se establezcan reglamentariamente, las siguientes operaciones:

Uno. Las entregas, construcciones, transformaciones, reparaciones, mantenimiento, fletamento, total o parcial, y arrendamiento de los buques que se indican a continuación:

1. Los buques aptos para navegar por alta mar que se afecten a la navegación marítima internacional en el ejercicio de actividades comerciales de transporte remunerado de mercancías o pasajeros, incluidos los circuitos turísticos, o de actividades industriales o de pesca.

La exención no se aplicará en ningún caso a los buques destinados a actividades deportivas, de recreo o, en general, de uso privado.

2. Los buques afectos exclusivamente al salvamento, a la asistencia marítima o a la pesca costera

La desafectación de un buque de las finalidades indicadas en el párrafo anterior producirá efectos durante un plazo mínimo de un año, excepto en los supuestos de entrega posterior del mismo.

3. Los buques de guerra

La exención descrita en el presente apartado queda condicionada a que el adquirente de los bienes o destinatario de los servicios indicados sea la propia Compañía que realiza las actividades mencionadas y utilice los buques en el desarrollo de dichas actividades o, en su caso, la propia entidad pública que utilice los buques en sus fines de defensa.

A los efectos de esta Ley, se considerará:

Primero. Navegación marítima internacional, la que se realice a través de las aguas marítimas en los siguientes supuestos:

a) La que se inicie en un puerto situado en el ámbito espacial de aplicación del Impuesto y termine o haga escala en otro puerto situado fuera de dicho ámbito espacial.

b) La que se inicie en un puerto situado fuera del ámbito espacial de aplicación del Impuesto y termine o haga escala en otro puerto situado dentro o fuera de dicho ámbito espacial.

c) La que se inicie y finalice en cualquier puerto, sin realizar escalas, cuando la permanencia en aguas situadas fuera del mar territorial del ámbito espacial de aplicación del Impuesto exceda de cuarenta y ocho horas.

Lo dispuesto en esta letra c) no se aplicará a los buques que realicen actividades comerciales de transporte remunerado de personas o mercancías.

En este concepto de navegación marítima internacional no se comprenderán las escalas técnicas realizadas para repostar, reparar o servicios análogos.



Segundo. Que un buque está afecto a la navegación marítima internacional, cuando sus recorridos en singladuras de dicha navegación representen más del 50 por ciento del total recorrido efectuado durante los períodos de tiempo que se indican a continuación:

- a) El año natural anterior a la fecha en que se efectúen las correspondientes operaciones de reparación o mantenimiento, salvo lo dispuesto en la letra siguiente.
- b) En los supuestos de entrega, construcción, transformación, adquisición intracomunitaria, importación, fletamento, total o parcial, o arrendamiento del buque o en los de desafectación de los fines a que se refiere el número 2. o anterior, el año natural en que se efectúen dichas operaciones, a menos que tuviesen lugar después del primer semestre de dicho año, en cuyo caso el período a considerar comprenderá ese año natural y el siguiente.

Este criterio se aplicará también en relación con las operaciones mencionadas en la letra anterior o cuando se realicen después de las citadas en la presente letra.

A efectos de lo dispuesto en esta letra, se considerará que la construcción de un buque ha finalizado en el momento de su matriculación definitiva en el Registro marítimo correspondiente.

Si, transcurridos los períodos a que se refiere esta letra b), el buque no cumpliera los requisitos que determinan la afectación a la navegación marítima internacional, se regularizará su situación tributaria en relación con las operaciones de este apartado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19, número 1. o.

Tres. Las entregas de productos de avituallamiento para los buques que se indican a continuación, cuando se adquieran por los titulares de la explotación de dichos buques:

1. Los buques a que se refieren las exenciones del apartado uno anterior, números 1. o y 2. o, siempre que se realicen durante los períodos en que dichos beneficios fiscales resulten de No obstante, cuando se trate de buques afectos a la pesca costera, la exención no se extiende a las entregas de provisiones de a bordo.

2. Los buques de guerra que realicen navegación marítima internacional, en los términos descritos en el apartado uno.

Por otra parte, de acuerdo con el Anexo de la Ley del impuesto, en su apartado tercero, son productos de avituallamiento:

“Tercero. Productos de avituallamiento: Las provisiones de a bordo, los combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico y los productos accesorios de a bordo.

Se entenderá por:

- a) Provisiones de a bordo: Los productos destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros.
- b) Combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico: Los productos destinados a la alimentación de los órganos de propulsión o al funcionamiento de las demás máquinas y aparatos de a bordo.
- c) Productos accesorios de a bordo: Los de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas”.

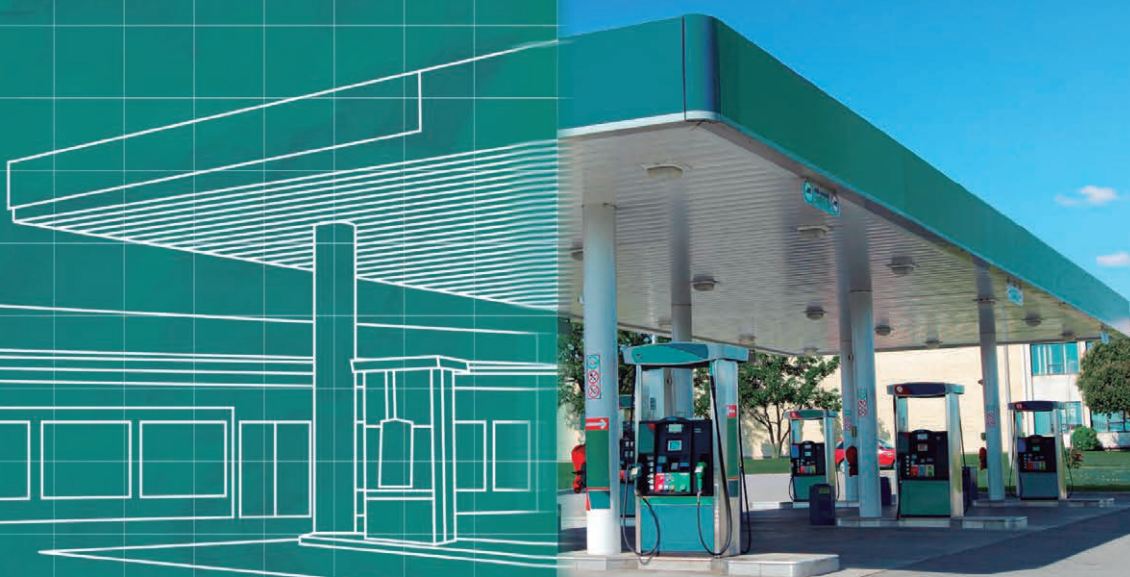
De acuerdo con la definición anterior, el suministro de carburante utilizado para la generación de electricidad de un buque podría tener la consideración de producto de avituallamiento, no obstante, para que la exención contemplada en el artículo 22. Tres de la Ley del impuesto sea aplicable es necesario que concurran los demás requisitos contemplados en dicho precepto y, en particular, que se trate de alguno de los buques específicamente mencionados en el apartado uno del mismo artículo -extremo sobre el que no se contiene información alguna en el escrito de la consulta- y que el adquirente del carburante sea el propio titular de la explotación de dichos buques, circunstancia que no parece concurrir en el supuesto objeto de consulta en la que parece entenderse que es el astillero que presta el servicio de reparación el que además suministra la energía eléctrica necesaria al buque siendo, por tanto, el que adquiere el carburante.

En conclusión, y en línea con el criterio de la Dirección General de Tributos al respecto en su resolución a consulta V3140-20, la entrega de carburante en las condiciones descritas en la consulta está sujeta y no exenta del Impuesto sobre el Valor Añadido.



# HAZ QUE TE VEAN

MAKE THEM SEE YOU



**Especialistas en comunicación visual**  
Diseño · Fabricación · Instalación · Mantenimiento

Imagen integral de **Estaciones de Servicio.**

- Monolitos
- Marquesinas
- Rotulación
- Vinilos
- Digitos electrónicos

**CUMA** Delegación  
Cataluña



Cami de Sant Cristòfol, 2 Nave I  
Polg. Ind. Magarola Sud, 08292  
**Esparreguera, Barcelona.**

f i in  
**@imagicorporativars**  
[www.rs1994.es](http://www.rs1994.es)

**¿Hablamos?**  
93 261 29 95  
659 14 71 96



**El resultado neto acumulado hasta septiembre fue de -2.578 millones de euros**

# Repsol alcanza un resultado neto ajustado de 196 millones de euros en los primeros nueve meses del año



**Repsol alcanzó en los primeros nueve meses de 2020 un resultado neto ajustado, que mide específicamente el desempeño de los negocios, de 196 millones de euros. Este resultado, apuntaron fuentes de la compañía en una nota de prensa, se obtuvo en un contexto de extraordinaria dificultad que continuó marcado por la crisis sanitaria global, la drástica caída de los precios del crudo y del gas y el colapso de la demanda.**

**L**a compañía logró en el tercer trimestre mejorar en 265 millones de euros el resultado neto ajustado del segundo trimestre del año “apoyada en su modelo de negocio integrado, su flexibilidad y resiliencia, que le permitieron lograr un desempeño positivo en un escenario covid-19 muy adverso, que acentuó la recesión mundial. La positiva generación de caja del periodo”, añaden desde la multienergética, “demostró también la eficacia de las medidas adoptadas en el Plan de Resiliencia que puso en marcha el pasado mes de marzo”.

En el actual entorno marcado por las consecuencias sanitarias, económicas y sociales provocadas por la pandemia del coronavirus, Repsol decidió en el segundo trimestre de este año ajustar sus hipótesis de precios, lo que afectó al valor de sus activos de Upstream y se reflejó en unos resultados específicos de -1.726 millones. Debido a estas variables, el resultado neto acumulado hasta septiembre, es decir, hasta el final del tercer trimestre, fue de -2.578 millones de euros.

La situación generada por el covid-19 incidió de manera brusca en los precios del crudo y el gas, que sufrieron

fuertes caídas durante los primeros meses de 2020, sobre todo, durante el segundo trimestre, donde la demanda mundial padeció el mayor derrumbe de la historia. Entre enero y septiembre la cotización media del crudo Brent cayó un 36% y la del WTI un 33%, con precios medios cercanos a los 40 dólares por barril para ambos indicadores. Por su parte, el gas Henry Hub disminuyó su cotización media un 30%, arrojando un precio medio para el periodo de 1,9 dólares por Mbtu.

Desde marzo, recuerdan desde la empresa presidida por Antonio Brufau, Repsol “dio prioridad a la





**Imagen del Repsol Technology Lab, ubicado en la localidad madrileña de Móstoles.**

continuidad de su actividad sobre los habituales criterios de rentabilidad, dado el carácter esencial que sus productos y servicios tienen para la sociedad y para que ésta pueda enfrentarse a la crisis. La compañía mantiene en funcionamiento sus instalaciones y garantiza suministros indispensables como la energía o las materias primas necesarias para la fabricación de gran parte de los productos sanitarios, desde los más básicos de uso más común, hasta los más complejos y avanzados”.

#### **Plan de Resiliencia 2020**

“Nuestra fuerte generación de caja durante el periodo muestra la eficacia de nuestro Plan de Resiliencia. Hemos sido capaces de obtener un flujo de caja operativo positivo en todos los negocios, totalizando 2.122 millones de euros en los nueve primeros meses del año, acreditando nuestra solidez incluso en un escenario tremendamente complejo, con precios de las materias primas deprimidos y una demanda inusualmente baja”, declaró el consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz.

Ante la acentuada caída de los precios de las materias primas y de la

demanda provocada por el coronavirus, la compañía puso en marcha un Plan de Resiliencia el pasado 25 de marzo. El Plan establece una serie de medidas que están resultando eficaces para reforzar la generación de caja y fortalecer el balance, reflejándose también en una progresiva reducción de la deuda neta, así como en los costes operativos e inversiones.

A finales del tercer trimestre la compañía ha revisado los objetivos para el año, aumentando su estimación inicial de reducción adicional de los gastos operativos hasta los 500 millones de euros, el recorte de las inversiones hasta los 1.200 millones y la optimización del capital circulante en cerca de 700 millones de euros. Todo ello respecto de las métricas presupuestadas a principio del año.

Repsol está cumpliendo con las metas de este Plan y a cierre del tercer trimestre ya había conseguido reducir los gastos operativos en más de 350 millones de euros y optimizado el capital circulante en más de 400 millones.

El Plan de Resiliencia establece también que la deuda neta del Grupo no se incremente en el ejercicio 2020. Las medidas adoptadas están contribuyendo de manera muy positiva a este fin, y a cierre del tercer trimestre, la deuda neta se redujo en 882 millones de euros respecto al 31 de diciembre de 2019, hasta situarse en 3.338 millones.

En lo que se lleva de ejercicio, Repsol ha reforzado su posición financiera mediante cinco emisiones de bonos por un total de 3.850 millones de euros, de los que 1.500 millones corresponden a bonos perpetuos subordinados, “que fortalecen el patrimonio del Grupo, además de su liquidez. El mercado ha mostrado su confianza en la compañía con una demanda que ha superado con creces la oferta en todas estas emisiones. También se incrementaron las líneas de crédito comprometidas y no utilizadas en 1.605 millones de euros”.

La liquidez se situó en 9.099 millones de euros a final de septiembre, lo que cubre en 3,43 veces los vencimientos a corto plazo, cifra que también se incrementa respecto a las 2,43 veces del trimestre anterior.

En ella se invertirán 188 millones de euros

# Repsol construirá en Cartagena la primera planta de biocombustibles avanzados de España

Repsol construirá en su refinería de Cartagena la primera planta de producción de biocombustibles avanzados de España. La compañía multienergética, que apuesta por la economía circular como herramienta para el uso eficiente de los recursos y la reducción de emisiones, suministrará, desde esta nueva instalación, 250.000 toneladas al año de biocombustibles avanzados para aviones, camiones y coches.

Repsol construirá en su refinería de Cartagena la primera planta de España de biocombustibles avanzados de bajas emisiones a partir de materias primas reutilizadas. Supondrá una inversión de 188 millones de euros y la creación de unos 1.000 empleos durante su construcción y puesta en marcha.



Compromiso  
Cero Emisiones  
Netas

Las materias primas reutilizadas llegan a la terminal marítima en barco

Depósitos

Materias primas

Unidad de hidrotratamiento

Fabrica biocombustibles avanzados a partir de materias primas reutilizadas e hidrógeno

H<sub>2</sub>

Planta de hidrógeno

250.000 t/año  
de biocombustibles  
avanzados

Biojet

Hidrobiodiésel

Biopropano

Bionafta

Economía circular

Proyecto innovador para usar materias primas reutilizadas

Estos biocombustibles permitirán reducir 900.000 t CO<sub>2</sub>/año

La nueva instalación, cuya construcción supondrá una inversión estimada de 188 millones de euros, incluirá la puesta en marcha de una planta de hidrógeno que alimentará a una nueva unidad de hidrotratamiento dotada con tecnología de vanguardia.

Este proyecto se enmarca en el compromiso que tiene Repsol con la transición energética y en su ambición de alcanzar cero emisiones netas en el año 2050. Los biocombustibles avanzados producidos en la refinería de Cartagena permitirán una reducción de 900.000 toneladas de CO<sub>2</sub> anuales –lo que equivale

aproximadamente a la absorción de CO<sub>2</sub> de un bosque con una extensión similar a 180.000 campos de fútbol–, en una iniciativa más de la compañía para luchar contra el cambio climático y, al mismo tiempo, dar un nuevo uso a materias primas recicladas, informaron fuentes de la compañía en una nota de prensa.



Con este proyecto puntero en descarbonización, Repsol apuesta también por el desarrollo del sector industrial y por la generación de actividad económica en España, a la vez que promueve empleo directo, indirecto e inducido. Con el apoyo de empresas auxiliares, los trabajos de construcción y puesta en marcha de la planta se desarrollarán en diferentes fases y requerirán de unos 1.000 profesionales de diversas disciplinas.

El presidente de Repsol, Antonio Brufau, se reunió el 22 de octubre con el presidente de la Región de Murcia, Fernando López Miras, en la sede del gobierno autonómico, para explicar los detalles de la nueva planta de biocombustibles avanzados de Repsol, "un proyecto importante para Cartagena y para el conjunto de la comunidad autónoma en términos de generación de actividad económica y de empleo".



**El presidente de Repsol, Antonio Brufau, se reunió el 22 de octubre con el presidente de la Región de Murcia, Fernando López Miras, en la sede del gobierno autonómico para explicar los detalles de la nueva planta de biocombustibles de Repsol.**

### Nueva ruta tecnológica

El consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz, destacó en rueda de prensa la importancia de este proyecto. "Con esta iniciativa, en Repsol impulsamos decididamente una nueva ruta tecnológica que será clave en nuestro camino hacia la neutralidad en carbono y que se suma a los proyectos que ya hemos desplegado en eficiencia energética, generación de electricidad baja en emisiones, hidrógeno renovable, economía circular, combustibles sintéticos y captura, uso y almacenamiento de CO<sub>2</sub>, entre otras".

"España debe basar su estrategia de descarbonización en sus capacidades industriales y tecnológicas porque esa será la forma de impulsar un tejido empresarial competitivo e innovador", afirmó Imaz, quien añadió que "todas las formas de descarbonización son válidas y complementarias, e incentivarlas para que todas contribuyan, sin exclusiones, acelerará la transición energética y nos ayudará, como sociedad, a alcanzar una recuperación económica rápida, tan necesaria en las actuales circunstancias de pandemia por coronavirus".

Fuentes de la multienergética recuerdan que el 2 de diciembre de 2019 Repsol anunció que orientaba su estra-

tegia para ser una compañía con cero emisiones netas en el año 2050, en concordancia con el Acuerdo de París, con lo que se convirtió en la primera de su sector en asumir esta ambiciosa meta.

Desde entonces la compañía ha acen- tuado sus esfuerzos en la economía circular como herramienta para el uso eficiente de los recursos, y apuntó que duplicará la producción de biocombustibles de alta calidad procedentes de aceites vegetales (HVO), hasta las 600.000 toneladas al año en 2030, de los que la mitad se producirán antes de 2025 a partir de residuos.

### Uso de materias primas recicladas

De hecho, agregan las mismas fuentes, la singularidad del proyecto en la refinería de Cartagena tiene que ver con la economía circular y la reutilización de materias primas recicladas para darles una nueva vida y convertirlas en nuevos productos de alto valor añadido, en este caso biocombustibles, cuyo uso reduce las emisiones netas de CO<sub>2</sub>.

Repsol incorpora biocombustibles a sus carburantes de automoción desde hace más de dos décadas. Durante los últimos años se ha ido incrementando el contenido de biocombustibles, y en 2020 esta cifra ha alcanzado el 8,5% en energía, en

línea con los requisitos regulatorios en España que trasladan los compromisos acordados como país con la Unión Europea.

Las instituciones comunitarias ya han marcado una hoja de ruta a través de una nueva directiva que plantea un mínimo del 14% en energía renovable en el transporte en el año 2030. Además, la legislación española establece en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) un objetivo más exigente, del 28% de energía renovable en el transporte para el año 2030. Con este proyecto, Repsol se anticipa al marco normativo y avanza decididamente en su objetivo de ser una compañía neutra en carbono en el año 2050.

La Agencia Internacional de la Energía considera que los biocombustibles serán una palanca clave en la paulatina descarbonización del transporte, principalmente a partir de 2030 en sectores en los que la electrificación presenta dificultades, como la aviación y el transporte marítimo.

Asimismo, un impulso de los biocombustibles ayudará a diversificar la matriz energética de España y permitirá avanzar en la independencia energética del país, además de generar actividad económica y empleo estable y de calidad.

**El proyecto de la Planta Química Puente Mayorga fue uno de los 25 preseleccionados por el Ministerio para la Transición Ecológica dentro de la candidatura española, a la que aspiraban 115 compañías**

# Cepsa, galardonada en los Premios Europeos de Medio Ambiente por su proyecto Detal

Cepsa ha sido reconocida por el Ministerio para la Transición Ecológica (Miteco) en la sección española de los Premios Europeos de Medio Ambiente a la Empresa por su proyecto de instalación de la tecnología Detal en la Planta Química Puente Mayorga, situada en San Roque (Cádiz). Paloma Alonso, directora del área Química y ESG (Environmental, Social and Governance) de la compañía, ha recogido en Madrid este galardón, en un acto presidido por el rey Felipe VI y que ha contado con la presencia de la vicepresidenta cuarta y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera y diversas autoridades del Miteco.



Recogió el premio Paloma Alonso, directora del área Química y ESG (Environmental, Social and Governance) de la compañía.

**E**l proyecto de Cepsa ha sido premiado en la categoría de Proceso, que reconoce soluciones innovadoras en procesos y métodos de producción que contribuyen a un desarrollo sostenible.

La tecnología galardonada es una innovación ideada y desarrollada por Cepsa, en colaboración con

UOP (Universal Oil Products), que mejorará la eficiencia energética del centro industrial, destacando la drástica reducción de sus emisiones, y del consumo de gas natural, electricidad y materias primas, así como se trata de un proyecto de economía circular que logrará reducir en gran medida los residuos generados. Asimismo, esta tecnología implica un aumento en la seguridad de los procesos y

mejora la calidad y la variedad del alquilbenceno lineal (LAB), la base de la mayoría de los detergentes biodegradables, que la compañía produce en esta instalación.

La implantación de esta tecnología en la Planta Química Puente Mayorga es un ejemplo de innovación y sostenibilidad, al tratarse de la primera planta de producción de LAB en



el mundo que cambia el proceso basado en ácido fluorhídrico a la tecnología Detal.

Cepsa ha invertido 100 millones de euros en este proyecto de innovación tecnológica y reducción de su huella en el entorno, que implica además la creación de alrededor de 250 puestos de trabajo en el Campo de Gibraltar durante la construcción de esta unidad, con picos de hasta 600. También supone un aumento de la capacidad de producción de la planta hasta alcanzar las 250.000 toneladas (un 25% más), manteniendo a Cepsa, desde Andalucía, en el liderazgo mundial con un 15% de cuota de mercado. La excelencia del proyecto ha hecho que también haya recibido el premio del Colegio de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental, en su quinta edición, en la categoría de Premio Andalucía al Desarrollo de la Industria 2019.

La directora del área Química y ESG de Cepsa, Paloma Alonso, sostiene que este premio “es un reconocimiento al equipo y su innovación, que nos mantiene líderes en tec-

nología y medio ambiente, para este químico, esencial en la producción de detergentes biodegradables. También es un guiño a nuestros clientes de nuestro potencial, para ellos dedicamos todo nuestro esfuerzo en la búsqueda diaria de soluciones que bajen la huella de carbono. Gracias a este premio, que ayuda a divulgar una nueva ruta productiva, para todos los detergentes biodegradables mundiales, más eficiente, y mejor para el planeta”.

Estos reconocimientos europeos se convocan desde 1987 por parte de la Comisión Europea para reconocer a aquellas empresas que combinan con éxito la viabilidad económica de sus negocios con la protección del medio ambiente. Los galardones reconocen a empresas que han destacado en la mejora de su comportamiento ambiental mediante innovaciones sostenibles en gestión, productos y servicios, procesos, o actividad compatible con la biodiversidad. Suponen para las empresas ganadoras un importante reconocimiento tanto de la sociedad, como del mundo de los negocios y de la sostenibilidad.

### Cepsa y la petroquímica

Cepsa, en su Planta Química Puente Mayorga, situada en San Roque (Cádiz), fabrica alquilbenceno lineal (LAB) y parafinas, materia prima para la industria cosmética y agroalimentaria. Asimismo, la Planta Química Palos, situada en Palos de la Frontera (Huelva), produce metilaminas y sus derivados (dimetilformamida y dimetilacetamida), además de otros productos petroquímicos básicos como cumeno, fenol, acetona y alifametileno. Los productos que se fabrican en Palos sirven de materia prima para mamparas de protección de los establecimientos públicos, termómetros, aislantes y principios activos de medicamentos, entre otros. Ambas plantas utilizan energía eléctrica de origen 100% renovable, que les suministra el área de Gas y Electricidad de Cepsa.

Gracias a sus plantas químicas andaluzas y a las que la compañía tiene en Canadá, Brasil y China, Cepsa es el primer productor mundial de LAB y cumeno, y el segundo de fenol y acetona. Asimismo, Cepsa produce también alcoholes vegetales en sus plantas de Alemania e Indonesia.

## Las renovables ya representan más del 1% del PIB nacional

**La nueva edición del Estudio del Impacto Macroeconómico de las Energías Renovables en España, presentado el 16 de noviembre, confirma el buen momento que atraviesa el sector renovable. Con un crecimiento real del 15,6% en 2019 hasta los 12.540 millones aportados al PIB, las energías renovables generaron más de 95.000 empleos. Las exportaciones ascendieron a 4.273 millones, con un saldo exportador positivo de 1.186 millones. Los ahorros de la electricidad renovable, las renovables térmicas y los biocarburantes superaron los 8.702 millones en importaciones fósiles y 1.017 millones en concepto de derechos de emisión. A nivel eléctrico, recibieron 5.732 millones de retribución específica y abarataron el mercado eléctrico en 4.365 millones.**

**L**os 7.051 MW de nueva potencia eléctrica instalada en 2019 no solo constituyeron un récord para el desarrollo renovable, también constataron el buen momento que vive el sector. Con un creci-

miento real del 15,6%, las renovables aportaron 12.540 millones de euros al PIB de España, rompiendo la barrera del 1%. Estos son algunos datos del Estudio del Impacto Macroeconómico de las Energías Renovables en España que fueron presentados por Santiago

Gómez Ramos, presidente de APPA Renovables, y el director general de la asociación, José María González Moya, que estuvieron acompañados en el acto por Arcadio Gutiérrez, director general del Club Español de la Energía.

**La Asamblea General 2020 elige a Verónica Rivière como nueva presidenta del colectivo**

# GasIndustrial aboga por la competitividad del gas como clave para la reactivación industrial

**GasIndustrial celebró el 28 de octubre, de manera virtual, su Asamblea General 2020, en la que Verónica Rivière, hasta ahora directora general, ha sido nombrada presidenta de la asociación, sustituyendo en el cargo a Javier Esteban al finalizar sus dos años de mandato. Durante el encuentro se percibió una moderada satisfacción de los industriales ante el nuevo marco normativo del gas, que permite por primera vez una bajada progresiva de los peajes, si bien persiste aún un significativo diferencial con países competidores directos de nuestras industrias.**



**Verónica Rivière fue elegida como nueva presidenta de GasIndustrial.**

## **Líneas estratégicas 2021**

Rivière presentó las líneas estratégicas 2021, que contemplan seguir avanzando en la recuperación de la competitividad de los costes regulados. La presidenta se mostró moderadamente positiva ante el resultado de la nueva normativa del gas, de la que queda por publicar el Real Decreto de Cargos y Almacenamiento y circulares adicionales y la ubicación de los costes de Castor. Asimismo, anunció que la asociación se ha presentado como parte afectada a un recurso en la Audiencia Nacional contra la Circular de Peajes.

“Con la primera resolución de peajes octubre 2020–septiembre 2021, iniciamos el camino hacia la competitividad de los costes de gas. La bajada será gradual, año tras año hasta 2026, intensificándose progresivamente. Es un primer paso para la recuperación de la competitividad en los precios del gas para la industria”, señaló Rivière. La publicación de la Resolución permite que los peajes bajen para el consumidor industrial, hasta ahora no lo habían hecho nunca, al contrario, se incrementaban año tras año o como mucho se congelaban. La resolución

permitirá este primer año, según las primeras simulaciones realizadas por GasIndustrial y en función del consumo de cada industria, que los peajes desciendan entre el entre el -2% y el -15%.

Rivière destacó que GasIndustrial intensificará sus esfuerzos para lograr mayor competitividad en el precio de la molécula porque “continuamos con un diferencial considerable respecto a los hubs europeos, así que vamos a trabajar para reducirlo en la línea de impulsar que se potencie el hub de gas español y el GNL. Esos serán nuestros objetivos ya que las regasificadoras son la conexión con el resto de Europa”.

Todavía el diferencial de precios es significativo y penaliza a la industria española frente a sus competidores en mercados exteriores. España tiene una potente red de transporte y distribución de gas, sumando seis plantas regasificadoras, una red



ampliamente dimensionada para el consumo actual de gas de nuestro país. Un primer paso para acercarnos a los precios europeos y borrar el diferencial ha sido optimizar las retribuciones reguladas de estas redes y cómo paga la industria; el siguiente paso será maximizar el uso de las redes para que los peajes sigan bajando y así borrar la desventaja competitiva. Con el tanque único y el hub de gas se inicia una senda para maximizar el uso de las redes que sin duda repercutirá muy positivamente en nuestras industrias.

La presidenta resaltó la importancia de acompañar a la industria en la descarbonización del gas, un proceso que “debe necesariamente potenciar la competitividad de la industria y en ello los biocargos no pueden ser un lastre”.

Rivière mostró su preocupación por la profunda crisis que ha generado la COVID en la economía y sus efectos sobre las industrias consumido-

ras de gas, que insistió son un pilar básico en la actividad económica y el empleo del país ahora y en el futuro, señalando que GasIndustrial seguirá trabajando “para que la industria consumidora de gas se reactive en las mejores condiciones de competitividad posible”.

Los precios que paga el industrial español están muy por encima de los de sus competidores europeos, una realidad que incide en la competitividad de industrias papeleras, siderúrgicas, cerámicas, cogeneración, químicas, vidrio, refino y otras cuyos procesos productivos son intensivos en gas.

**El futuro del GNL:  
una gran oportunidad  
para un GasIndustrial  
más competitivo**

La Asamblea contó con la participación de Raúl Yunta, presidente de MIBGAS que afirmó que “el aumento del comercio de gas natural licuado (GNL) añade una flexibilidad y globa-

lidad que amplía el horizonte tradicional de la industria del gas natural basada en red. La entrada de nuevos productores de GNL, con nuevos contratos más flexibles y modernos, permiten una profundización del mercado de gas con referencias de precios propias.”

Añadió Yunta que “la reciente regulación española, mediante la incorporación del almacenamiento virtual único de GNL y los nuevos mecanismos de asignación de capacidad, supone un paso decisivo en la buena dirección. MIBGAS como mercado organizado, también contribuye a ello, poniendo a disposición de sus usuarios la posibilidad de intercambiar anónimamente GNL en dicho almacenamiento virtual. Con ello proporciona una transparencia de precios, promueve la competencia, y contribuye a que el gas natural en España sea cada vez más competitivo ayudando así a la industria española que lo consume.”

[www.saviat.net](http://www.saviat.net)



somos **la pieza**  
que no te  
puede faltar

Somos la agencia de marketing y comunicación B2B con una de las trayectorias más sólidas del mercado.

Acompañamos a tu empresa en un entorno cambiante y la hacemos crecer para diferenciarse de la competencia, desde la estrategia a la acción.

En Sáviat entendemos tu negocio.

*La agencia de marketing  
del Sector Industrial*

**saviat**

T. 934 103 622 • [hola@saviat.net](mailto:hola@saviat.net)

# Desarrollo de nuevos biocombustibles sólidos a partir de biomasa residual

**El Departamento de Biomasa del CENER desarrolla una tecnología para producir biocombustibles sólidos fiables y competitivos a partir de biomasa residual con el objetivo de descarbonizar sectores industriales intensivos en consumo de energía térmica.**

**Ibai Funcia y Javier Gil,**  
investigadores del Departamento de Biomasa del Centro Nacional de Energías Renovables (CENER)



Planta piloto de torrefacción del BIO<sub>2</sub>C de CENER.

**E**l objetivo final del Centro Nacional de Energías Renovables es desarrollar y validar una tecnología que mejore las propiedades de la biomasa residual para producir un combustible de calidad, medioambientalmente sostenible y competitivo en términos económicos.

La tecnología combina la torrefacción de biomasa residual con procesos para eliminar ciertos elementos inorgánicos indeseados y el uso de aditivos que mejoran el comportamiento a alta temperatura de la fracción mineral.

El resultado es un biocombustible sólido con alto poder calorífico, muy alta densidad energética, bajo nivel de emisiones y una alta temperatura de fusión de cenizas. El proceso se optimiza en cada caso en función de las características de la materia prima, considerando la evaluación de los costes de producción y los requisitos de cada aplicación.

Los motivos que han llevado a CENER a apostar por esta línea estratégica se fundamentan en la perspectiva de futuro de la evolución del mercado de la bioenergía. Entre otros, está la creciente demanda de biomasa en múltiples sectores, que crea ten-

siones sobre la disponibilidad de la misma, ligada a la necesidad de evitar la competencia con el mercado de la fibra de madera y otras aplicaciones de alto valor añadido.

Esta tendencia dentro del ámbito de la sostenibilidad viene definida por el principio de uso en cascada de la biomasa, que restringe la utilización de biomasa de calidad para aplicaciones energéticas. De hecho, en las proyecciones de la Hoja de Ruta Europea Horizonte 2050 (In-depth Analysis in Support on the COM (2018) 773), el crecimiento previsto en el consumo de biomasa en Europa está basado en biomasa residual.



Por ejemplo, el potencial de residuos agrícolas en España es del orden de 17 millones de toneladas secas (Evaluación del Potencial de la Energía de la Biomasa. Estudio Técnico PER 2011-2020, IDAE), de los que el 47% corresponden a biomasa herbácea. En Europa el potencial es cercano a 440 millones de toneladas secas (Biomass production, supply, uses and flows in the European Union. JRC 2018), de los que el 74% corresponde a paja de cereal.

Por todo ello, se espera que en los próximos años aumente drásticamente el consumo de materias primas residuales de menor calidad en el campo de la bioenergía y de los biocombustibles avanzados.

Actualmente, en el marco del proyecto europeo H2020 CLARA, CENER desarrolla esta tecnología aplicada a la paja de cereal, un residuo agrícola mayoritario.

La biomasa residual herbácea, como la paja de cereal, tiene propiedades indeseadas de cara a su aprovechamiento energético: baja densidad energética, bajo punto de fusión de cenizas y alto contenido de inorgánicos volátiles como álcali y cloro, que afectan negativamente a la fiabilidad y emisiones de las calderas.

Mediante la combinación integrada de diferentes tecnologías como la torrefacción, el lavado, el uso de aditivos y el peletizado, se han conseguido los siguientes resultados con residuos de paja de trigo:

- Reducción del 70% del contenido en potasio (en base al contenido energético del combustible; es decir en mg/kWh), del 80% en el caso del cloro y del 35% en el caso del azufre.
- Aumento del contenido energético del producto, en términos de poder calorífico neto, del 20% hasta 20 MJ/kg. Si además se considera la densidad energética del producto (MWh/m<sup>3</sup>), ésta aumenta en un 700 % hasta aproximadamente 3,9 MWh/m<sup>3</sup>. Reflejando en consecuencia un impacto muy positivo en los costes logísticos.
- La fusibilidad de las cenizas de fondo de caldera aumenta en

+300°C hasta alcanzar valores por encima de 1.100°C, equiparándose así al comportamiento de la biomasa leñosa.

- Por último, en lo referente a emisiones y especies causantes del ensuciamiento y corrosión en las secciones convectivas de las calderas, se han obtenido reducciones del 70% en la volatilización del KCl.

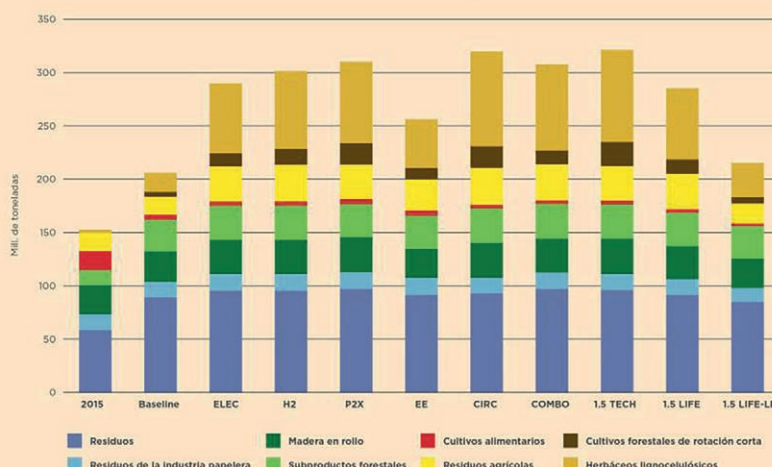
Todo este desarrollo se está realizando en el Centro de Bioenergía y Biorrefinería (BIO2C) de CENER. Se trata de una instalación en la que es posible realizar ensayos a escala piloto semindustrial, que tiene capacidad para desarrollar procesos de producción de bioproductos, biocombustibles sólidos, biocombustibles líquidos y gaseosos avanzados, así como conceptos de biorrefinería, integrando diferentes rutas de valorización, como etapa intermedia entre el laboratorio y el escalado industrial de estas tecnologías.



**Pellet de paja torrefactado producido en el BIO2C de CENER.**

#### DESGLOSE DE LAS MATERIAS PRIMAS PARA BIOENERGÍA EN 2050

Fuente: IN-DEPTH ANALYSIS IN SUPPORT OF THE COMMISSION COMMUNICATION COM(2018) 773



# Las renovables rebajan la electricidad un 23% y dejan un precio de octubre histórico

El precio diario del mercado mayorista de electricidad (pool) se situó en octubre en 36,5 €/MWh, un descenso del 13% respecto a septiembre (41,96 €/MWh) y un 23% más barato que hace un año. Es el precio de un mes de octubre más bajo desde, al menos, 2010 y se coloca un 33% más bajo que la media de octubre de los últimos cinco años.



## Doble récord renovable

Las tecnologías renovables fueron, según explicaron los analistas de Grupo ASE, las principales responsables de la reducción del precio de la luz. En octubre establecieron dos marcas. Por un lado, su producción aumentó un 56% respecto a hace un año. Por otro, lograron cubrir el 50% de la demanda interna de electri-

dad. Además, la energía verde restó espacio a los ciclos combinados y evitó que la subida de precio del gas impactase en el pool. La eólica, con una generación un 45% superior a la media de un mes de octubre, encabezó el mix, con el 29%, y dejó en segunda posición a la nuclear, con el 22,5%.

Las demás tecnologías renovables también experimentaron un importante aumento. Las fuertes lluvias de octubre elevaron la producción hidráulica un 70% anual, con unos embalses hidráulicos que almacenaban un 23% más de agua que el año pasado en las mismas fechas. Por su parte, la fotovoltaica creció un 66%, copando ya el 6,4% del mix.



### Precio del mercado diario eléctrico (OMIE) · Octubre

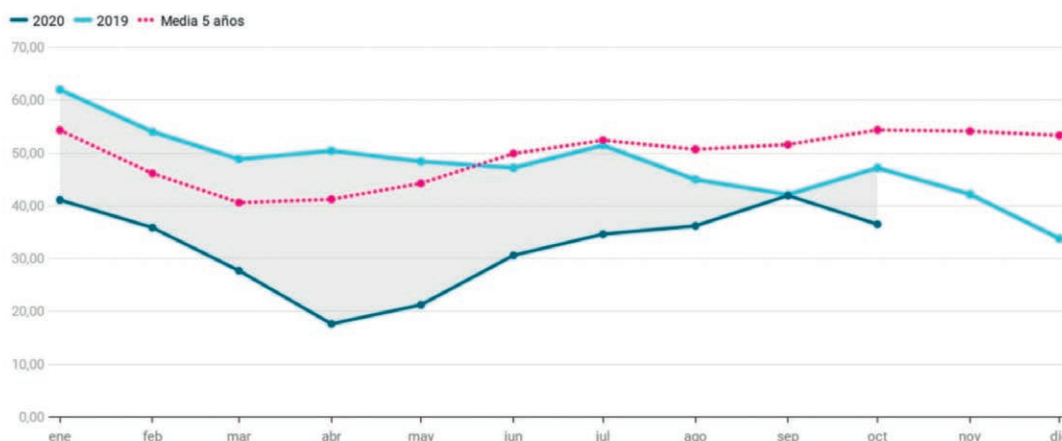


Gráfico: Grupo ASE · Creado con Datawrapper

### La producción renovable neutralizó la subida del gas

En octubre, los trabajos de mantenimiento del gasoducto de Noruega y una menor llegada de gas natural licuado (GNL) desde Estados Unidos redujeron la oferta de gas en Europa. Este desequilibrio añadió tensión a su precio, que experimentó una fuerte subida (+18%) y, por consiguiente, elevó el coste del suministro de las centrales de ciclos combinados de gas (CCG).

Sin embargo, este encarecimiento de la producción eléctrica a través de ciclos combinados tuvo poco impacto en el precio del pool. La elevada producción renovable registrada el décimo mes del año redujo el requerimiento de los CCG, que generaron un 50% menos de electricidad que hace un año.

### Bajada moderada de la demanda

Otros dos factores influyeron en la evolución del precio de la luz: la demanda eléctrica nacional y la recuperación de la producción nuclear en Francia. La demanda eléctrica nacional bajó, pero menos que en otros meses más duros de la pandemia. En octubre el descenso fue un 2,5% inferior a la de hace un año y el recorte acumulado desde enero fue del 4,9%.

Por su parte, la recuperación de la producción nuclear francesa eliminó la fuerte presión que ejerció el mercado galo el pasado mes de

septiembre. En octubre, el saldo con Francia fue prácticamente nulo por el crecimiento de las importaciones, que se duplicaron respecto al mes pasado.

### La segunda ola de COVID-19 impacta en futuros y commodities

A medida que se agravó la evolución de la pandemia de coronavirus, los mercados de futuros eléctricos europeos experimentaron una reducción de sus precios. En España la cotización del Yr-21 descendió un 4% y se situó en 43,60 €/MWh.

También resultó llamativa la reducción del 10% en el precio de las emisiones de CO<sub>2</sub>, así como la

moderación de los precios de gas de los últimos días del mes de octubre, dada la previsión de que su demanda se modere. Un pronóstico basado en temperaturas más suaves, la fuerte generación eólica habitual en otoño y el posible agravamiento de la pandemia del coronavirus fueron los factores que determinaron ese descenso.

Por otra parte, el temor a que se instauren nuevas restricciones ante el incremento de la gravedad de la segunda ola de COVID-19, hizo que la recuperación de la demanda llevara el precio del crudo Brent a mínimos de cuatro meses y cotizara "claramente" por debajo de los 40 \$ el barril.

# Dos nuevas plantas piloto permitirán ensayar a nivel industrial la tecnología de captura de CO<sub>2</sub> desarrollada en el proyecto europeo CARMOF



**El investigador principal del proyecto, Adolfo Benedito, con los nuevos materiales desarrollados.**

con membranas selectivas para la captura y separación de CO<sub>2</sub>. Ambos demostradores se van a instalar en sendas instalaciones industriales en Grecia: la planta de producción de hidrógeno de una industria petroquímica y una cementera.

En el primer caso, se trata de una planta que libera gases con una concentración de CO<sub>2</sub> del 17% para la cual se ha previsto una capacidad de captura de 350 toneladas anuales. Esta instalación estará sensorizada y automatizada, lo que hará posible su control de forma remota. En el segundo caso, la capacidad prevista de captura es de 91 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

El proyecto tiene una duración de 48 meses y ha recibido financiación del programa de investigación e innovación H2020 de la Unión Europea bajo el acuerdo de subvención número 760884. En él participan un total de 15 socios de nueve países distintos y su ejecución es estratégica en el terreno de la captura de CO<sub>2</sub> en dos sentidos: Desde el punto de vista del desarrollo de materiales se espera lograr un aumento de su área de adsorción, lo que mejorará la eficiencia. Por lo que respecta a la recuperación del CO<sub>2</sub>, se están desarrollando nuevas tecnologías altamente eficientes para el calentamiento basadas en el efecto Joule.

**La descarbonización de la economía es uno de los principales retos de la sociedad actual, recogido por el ODS número 13 del Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Para dar respuesta a este desafío, Aimplas, Instituto Tecnológico del Plástico, ha coordinado el proyecto europeo CARMOF cuyo objetivo es desarrollar tecnologías eficientes para la captura de las emisiones de CO<sub>2</sub> industrial que contribuyan a reducir la emisión de gases de efecto invernadero que producen el calentamiento global.**

**L**a puesta en marcha de este proyecto en enero de 2018 parte de un contexto en el que la captura de CO<sub>2</sub> resulta poco eficiente por el elevado consumo de energía que impli-

ca el proceso. El proyecto CARMOF ha trabajado desde entonces en la construcción de dos innovadores demostradores industriales a medida que combinan estructuras de nanomateriales impresas en 3D, actuando como adsorbentes sólidos,



# STARGATE 59



I R O N I K A

**LA DIFERENCIA ESTA AHÍ**  
**SE VE Y SE NOTA**

**¡Nace una nueva estrella!**

**El portal de lavado Aquarama con estética innovadora y  
numerosas opciones.**

#### **AQUARAMA España**

David Rebollo Abanades - Export Area Manager España  
Tel. +34 696 732 222 - d.rebollo@aquarama.it



#### **AQUARAMA Srl**

Località Piano, 38 - 12060 Novello (Cn) - Italy  
Tel. +39 0173 776822 - Fax +39 0173 792501 - info@aquarama.it - [www.aquarama.it](http://www.aquarama.it)



**AQUARAMA®**  
CAR WASH SYSTEM

Túnel de lavado y zona de aspirado en  
la e.s. Las Gaunas, en Logroño, por Christ

# Sorpresa en Las Gaunas



**Poner en marcha un túnel de lavado de 30 metros de longitud es todo un hito incluso para empresas con experiencia en el uso de equipos de lavado automáticos de gran porte. Es el caso de Petronalca, empresa riojana que desde hace tres años está actualizando y modernizando su oferta de lavado gracias a los equipos y servicios de Christ, proveedora de este equipo, que ha logrado una espectacular acogida entre los conductores de Logroño, sorprendidos ante el rendimiento del equipo suministrado por el fabricante alemán.**

**Salva Bravo Nebot**

**R**enovar la oferta ofrecida a los clientes es una constante en el sector de las estaciones de servicio. La creciente competencia y el incremento de gasolineras desatendidas obligan a las estaciones de servicio tradicionales a diferenciarse de sus competidores ampliando y

mejorando sus servicios para fidelizar a sus clientes. En este sentido, la simbiosis establecida entre carburantes y lavado de vehículos es una fortaleza que no es desdeñada.

Así lo ha entendido la compañía riojana Petronalca, al frente de la cual se encuentra Itziar Muñoa, a la hora de renovar su oferta de lavado

automático y de ampliar la zona de aspirado de su estación de servicio Las Gaunas, ubicada en el número 25 de la Avenida de Madrid de la capital riojana. Esta renovación se inscribe en un proceso modernizador que está llevando a cabo la empresa en la que no se están perdiendo las señas de identidad de la compañía. Una de ellas es la





El túnel de lavado siempre está atendido por personal que se encarga de diversas tareas.

presencia de empleados en todas las áreas de actividad que conforman el negocio, también en el lavado de vehículos. En tiempos como los actuales, en los que el sector acumula una oferta de puntos de venta de carburante que roza los máximos históricos, la diferenciación, más que una política comercial, es una verdadera filosofía de esta empresa logroñesa.

“Nosotros tenemos muy presente, como ahora al poner en marcha este túnel, que la instalación debe estar atendida al cien por cien. Aquí, durante todo el horario de apertura, hay trabajadores que solucionan las necesidades de los usuarios, ya que tenemos muy claro que para dar un buen servicio es fundamental que éste sea atendido por personal cualificado. A pesar de ello, creo que la gente no siempre es consciente del esfuerzo que supone para el empresario contar con un equipo de trabajadores en tareas que en otros negocios no están atendidas”, apunta Muñoa, quien destaca que “los empleados que trabajan en el túnel acuden a su puesto de trabajo todos los días, incluso en los días de lluvia en los que la actividad es casi inexistente. Y eso es algo que asumimos por nuestra defensa del servicio atendido”.

### Gran acogida

Sobre el túnel, nuestra interlocutora afirma que “es muy novedoso y la gente lo ha recibido muy bien. Estoy muy contenta, porque es muy diferente a la oferta que hay en nuestra zona de influencia. Me alegro mucho de haber escogido este túnel y de haber elegido a Christ”.

“Elegí a Christ”, continúa, “porque conocía ya sus productos, puesto que hemos montado dos puentes de su marca en dos estaciones de servicio hace tres y dos años, y la verdad es que durante este tiempo han funcionado muy bien, estamos muy satisfechos con su rendimiento. Cuando realizamos una inversión de este tipo no solo nos fijamos en el precio de adquisición del equipo, sino que valoramos el coste total operativo y en este terreno creemos que Christ es muy superior a sus competidores. Además, hemos podido comprobar la calidad y eficacia de su Servicio de Asistencia Técnica (SAT).

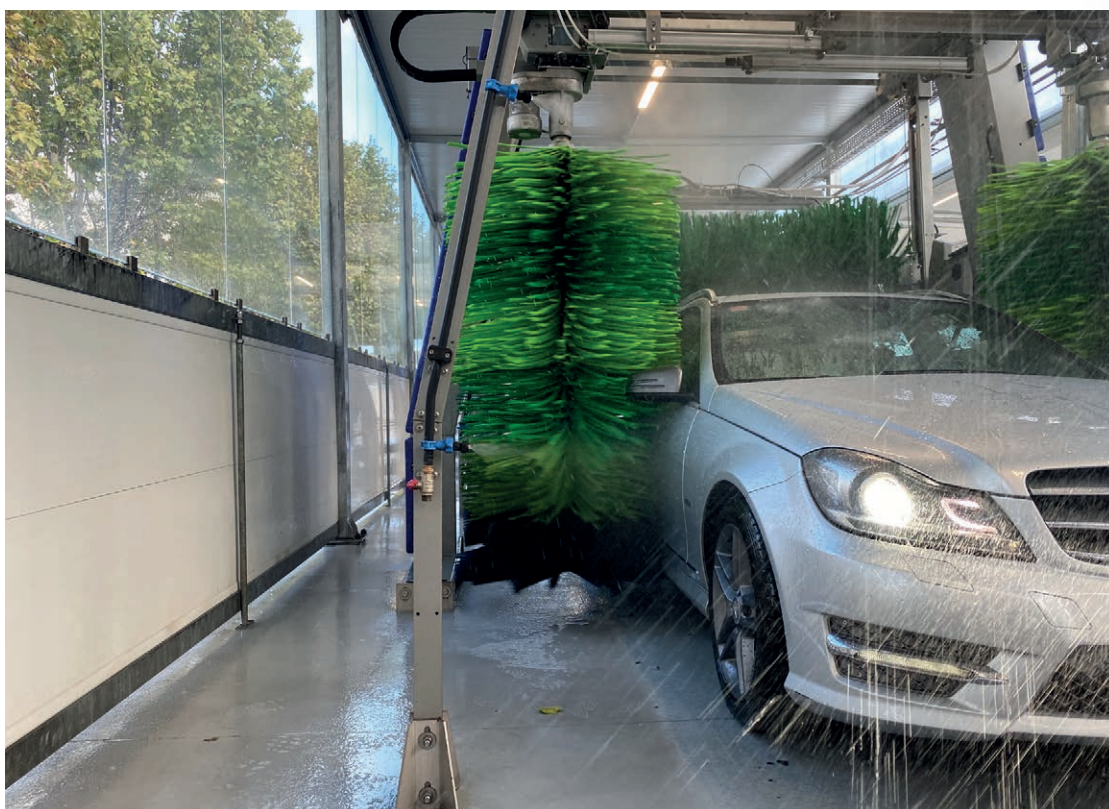
También nos ha sorprendido la fiabilidad de sus equipos, porque siempre han funcionado a muy buen ritmo sin sufrir incidencias imprevistas, que tienen un coste muy alto y no solo por la pérdida de ingresos durante el tiempo que dura la avería, sino por cómo se ve afectada tu imagen ante los usuarios. Es verdad”, añade, “que en el caso del túnel el coste de adquisición era más alto que el de otras opciones que nos presentaron otras marcas, pero la calidad del equipo, desde nuestro punto de vista, era muy superior en el caso de Christ”, describe con detalle Muñoa.

“Estoy contentísima con el resultado que nos está dando el túnel”, remarca la empresaria, quien destaca que “tenemos varios clientes que nos han dicho que nunca habían utilizado un equipo de lavado automático por miedo a que los cepillos pudieran dañar la carrocería de sus coches y que, tras ver el túnel recién instalado,

***“Nos tomamos muy en serio la inauguración del túnel, y ese día colaboraron con nosotros quince personas que habitualmente trabajan con nosotros en otras estaciones de servicio con el objeto de que los clientes conocieran nuestra forma de trabajar y supieran que la instalación, en su amplio horario de apertura, siempre estará atendida”, relata Itziar Muñoa***



30 metros de túnel dan para varios cepillos encargados de diferentes fases del lavado.



“Hemos optado por escoger a un único proveedor para que todo sea más sencillo y eficaz. Lo fue durante la instalación de todos los equipos y lo está siendo una vez que todo está en marcha”, apunta la máxima responsable de Petronalca

se atrevieron a hacerlo y ahora vienen regularmente a lavar su coche. Lograrlo ha sido también gracias a nuestra plantilla, a la que hemos dicho que les expliquen a los propietarios de los coches la calidad de los cepillos y puedan comprobar la suavidad de los tejidos con los que están fabricados. Cuando logran vencer sus reti-





**Christ propuso una zona de aspirado diáfana que incrementa la comodidad de los usuarios y abarata el coste de la obra civil, al no ser necesarias isletas sobre las que instalar cada uno de los motores.**

cencias, usan el túnel y comprueban su satisfacción reflejada en sus caras me alegro mucho de haber elegido este túnel de Christ, porque estamos hablando de gente totalmente reacia a meter el coche en un equipo de lavado automático y ahora son clientes habituales. A mí me parece todo un logro”, apostilla Itziar Muñoa.

La joven empresaria destaca que Christ, a través de su distribuidor en la zona, Jesús Solís (cuyo responsable es Darío Gómez Armayor), “ha formado a nuestros empleados, quienes han podido asistir a todo el proceso de montaje y puesta en marcha del túnel. De hecho, los trabajadores que están atendiendo a los clientes han podido ver cómo se ha ido montando el equipo y han recibido formación para conocer cómo pueden solucionar las incidencias que pueden surgir en el día a día. Y también se les ha formado para que puedan encargarse del mantenimiento programado. Esto es muy importante para nosotros, ya que el tráfico de vehículos que pasa por el túnel es muy alto y saber solucionar estos problemas reduce muchísimo las paradas imprevistas y además abarata el mantenimiento del túnel”.

#### **Nueva zona de aspirado**

Antes de la remodelación de esta zona del área de lavado, en el actual espacio que ocupa el túnel sumi-

nistrado por Christ, estaban en funcionamiento un puente y un túnel, “pero ahora hemos preferido instalar el túnel de Christ y una instalación

### **Radiografía del túnel de lavado Christ en Las Gaunas**

El túnel suministrado por Christ cuenta con un arco de entrada “con un diseño espectacular, que incorpora una cortina de espuma con iluminación led y que permite otorgar diferentes colores en función del programa elegido y de la fase del mismo”, explica Gómez.

El sistema de lavado “posee una innovadora técnica de accionamiento de los cepillos verticales para conseguir un lavado insuperable en el frontal y en la parte trasera de los coches, independientemente de la velocidad a la que se esté realizando el lavado”.

Asimismo, el túnel, cuyos cepillos pertenecen a la familia EVO 4 de Christ, “suministra cera ‘Protect Shine’, que tiene un efecto reparador en los vehículos, que poco a poco pierden brillo con el paso del tiempo”, explica el responsable de Jesús Solís SL.

En cuanto al sistema de secado, posee una tobera superior orientable que consigue un excelente resultado, en particular en la parte trasera de los vehículos. Además, el túnel añade un sistema de secado textil, que entra en funcionamiento en el último arco del túnel. Se trata de varios cepillos y tiras elaborados con un material exclusivo de Christ (denominado ‘Senso-Dry’ + ‘Teddy Tex’). Este material, en combinación con el ‘Protec-Shine’ consigue un secado y un brillo inmejorable, respondiendo así a una de las peticiones de Petronalca”.

Gómez enumera las principales características de los equipos de Christ: “robustez y fiabilidad; máxima calidad de lavado y un diseño y unas funcionalidades distintas a lo conocido hasta ahora”.





**El secado también incluye una fase que se lleva a cabo con estos tiras textiles verticales, que abrazan y acarician los vehículos.**

central de aspirado, una solución que permite que los diez puntos de aspiración no tengan la máquina de aspiración junto a los vehículos que utilizan este servicio. De esta forma logramos más espacio libre, pudiendo colocar así más puestos de aspirado y mejoramos el confort de los usuarios, que pueden realizar esta tarea con mucho menos ruido en un espacio más amplio". Tras

esta intervención, el área de lavado cuenta con nueve boxes, el túnel de Christ y 19 puntos de aspirado, diez de los cuales han sido suministrados por el fabricante alemán, cifras todas ellas muy poco frecuentes.

Darío Gómez, responsable de Jesús Solís, distribuidor de Christ en varias provincias del norte de la península, explica que el área de lavado se

encuentra en una ubicación estratégica que propicia una elevada afluencia de vehículos. "Antes funcionaban dos túneles, pero junto la propiedad, aconsejada por nosotros, decidió instalar un único túnel de 30 metros que igualaba la que ofrecían conjuntamente los dos equipos retirados. De esta forma se logró liberar un espacio en el que se ha colocado la central de aspirado con una capacidad de diez plazas".





The Real Car Wash Factory  
**More than  
CAR WASH**

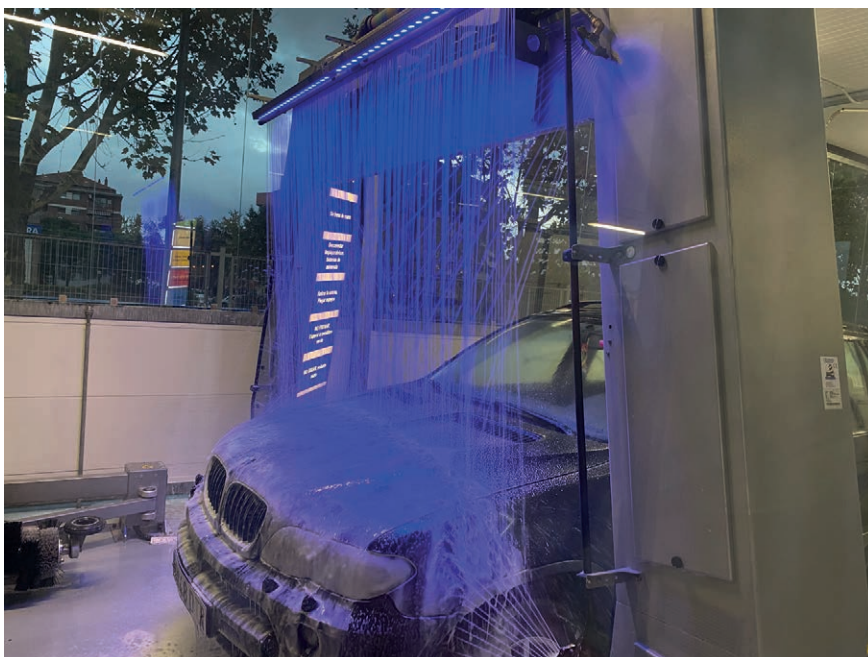
**Es flexible.**

**Christ**  
WASH SYSTEMS

Tel. 00 34 91 488 10 20  
christspain@chris-ag.com • [www.christ-ag.com](http://www.christ-ag.com)



La iluminación LED genera efectos luminosos muy atractivos.



**La renovación de la oferta de lavado automático de la estación de servicio Las Gaunas forma parte de un proceso modernizador que Muñoa está impulsando desde que está al frente de la empresa familiar**

El sistema de aspirado suministrado por Christ, denominado 'Hurricane', consta de un contenedor con una única turbina "que ofrece una potencia espectacular que logra un aspirado, en las diez posiciones, muy superior a la que ofrecen los aspiradores conocidos hasta ahora. Este sistema ofrece varias ventajas. En primer lugar, que la suciedad se recoge en un solo punto. Además, incorpora un sistema de filtrado industrial que incluye una función auto limpiadora mediante aire comprimido que impide la obturación de los filtros y, por tanto, que se pierda potencia de aspirado". Otro beneficio "es lograr más plazas de aspirado al prescindir de las isletas separadoras

habituales, que ocupan espacio útil e incrementan los gastos de la obra civil", añade Gómez.

Darío Gómez destaca que Petronalca, "un referente en el sector de estaciones de servicio en el País Vasco, Navarra y La Rioja, se decantó por trabajar con nuestra empresa, Jesús Solís SLU (Christ en las zonas mencionadas) después de llevar muchos años trabajando y probando distintos fabricantes de equipos de lavado. Iniciamos nuestra relación con la empresa con la instalación de un puente de lavado en una de sus estaciones de servicio y desde entonces hasta hoy siempre que han decidido renovar su oferta de lavado han recurrido a los equipos de Christ".



Renueva tu  
instalación de  
lavado

**ISTOBAL**  
M'NEX32

Infinite mousse



PUESTA  
A PUNTO  
**GRATIS\***

**ACTUALIZA TU MÁQUINA CON EL ARCO DE ESPUMA INFINITA\*\*  
O RENUEVA TUS CEPILLOS.**

\*Promoción válida hasta el 31 de diciembre de 2020 en España por la compra de alguno de estos dos productos.

\*\*El arco Infinite Mousse puede instalarse en todos los puentes de lavado de la gama ISTOBAL M'NEX.

T. 96 111 10 20  
[www.istobal.com](http://www.istobal.com)

**ISTOBAL**  
Vehicle Wash & Care

**Amplía su gama de equipos de lavado industrial con equipos que higienizan flotas de camiones, autobuses, furgonetas y vehículos ferroviarios**

## **ISTOBAL desarrolla una nueva línea para la higienización integral de vehículos industriales**

ISTOBAL lanza al mercado una nueva línea de soluciones para higienizar integralmente vehículos industriales. Esta nueva familia de productos viene a ampliar su gama de equipos de lavado para el sector del transporte con nuevas tecnologías para la higienización de flotas de camiones, autobuses, furgonetas y vehículos ferroviarios, entre otros. La compañía aumenta su gama de equipos de lavado industrial, “la más completa de Europa”, con nuevas soluciones higienizantes diseñadas bajo los parámetros de innovación, calidad y fiabilidad, con el objetivo de dar respuesta a las nuevas necesidades de limpiezas derivadas de la COVID-19, informaron en una nota de prensa fuentes de la empresa valenciana.



Los centros de lavado industrial de ISTOBAL incorporan programas especiales para la desinfección exterior e interior mediante baja presión y con la aplicación controlada de producto desinfectante.





Otra solución con la que cuenta la compañía es ISTOBAL HW'INTRA WASH, un sistema patentado internacionalmente para el lavado interior y desinfección profesional de remolques frigoríficos, cajas de camiones, tráileres y contenedores marítimos.

**A**sí, ha incorporado programas con producto desinfectante en su puente de lavado ISTOBAL HW'PROGRESS para lograr una higienización exterior de 180°. Dirigido a autobuses, camiones, recolectores de residuos y transporte de ganado vivo, este programa funciona como un complemento final a un programa de lavado. Tras realizar en primer lugar un lavado completo convencional, posteriormente se utiliza el programa de higienización aplicando producto biocida desinfectante que no se aclara. Desde el fabricante español se destaca que este programa también es posible incorporarlo en máquinas ya instaladas de este modelo, gracias a los kits de actualización que ha desarrollado la compañía.

Asimismo, los centros de lavado industrial de ISTOBAL incorporan programas especiales para la desinfección exterior e interior mediante baja presión y con la aplicación controlada de producto desinfectante. En este caso, se realiza un posterior aclarado.

ISTOBAL también ha desarrollado arcos automáticos para la desinfección exterior de camiones, autobuses urbanos, trenes, tranvías y metros.

Se trata de arcos autónomos que incluyen un sistema de detección mediante fotocélulas que se activan al paso del vehículo y logran una desinfección 360° de manera rápida y efectiva. Estos arcos tienen una capacidad media de desinfección de 1.000 vehículos diarios.

#### **Desinfección interior de remolques frigoríficos**

Otra solución con la que cuenta la compañía es ISTOBAL HW'INTRA WASH, un sistema patentado internacionalmente para el lavado interior y desinfección profesional de remolques frigoríficos, cajas de camiones, tráileres y contenedores marítimos. Este equipo logra una desinfección eficaz y más segura en la limpieza interior de camiones frente al lavado manual y reduce en un 60% el tiempo medio de limpieza, subrayan las mismas fuentes. Aplica desinfectantes y realiza el lavado a alta presión para una limpieza profunda y desinfección controlada y profesional "en tan solo cinco minutos".

Con ISTOBAL HW'INTRA WASH, la compañía aumenta la productividad y la seguridad en el lavado de remolques frigoríficos en el actual contexto y consigue un mayor control y ahorro en el consumo de productos químicos y de agua.

#### **También en los interiores**

Para la higienización de interiores, ISTOBAL dispone de pulverizadores manuales para rociar con producto desinfectante las superficies del interior de la cabina. La empresa valenciana recomienda pulverizar "de forma uniforme y a conciencia todas las superficies dejando las puertas abiertas, las ventanillas bajadas y dejar actuar el producto durante cinco minutos. A continuación, será necesario retirar el exceso del producto que pueda quedar con un paño absorbente o, en su defecto, con papel".

Asimismo, el grupo español produce equipos de ozono con un programa especial para furgonetas que consigue una higienización completa del habitáculo en diez minutos, incluyendo el sistema de ventilación y empleando recirculación del aire del vehículo. Además, el ozono elimina (por oxidación) los malos olores. Este servicio es interesante para mantener higienizadas las furgonetas de reparto de última milla.

# ISTOBAL transforma el sector del lavado de vehículos apoyándose en Microsoft Azure

**Smartwash by ISTOBAL es una tecnología pionera que aprovecha el potencial del Internet de las Cosas (IoT, en sus siglas en inglés) y la nube de Microsoft Azure para conectar los equipos de lavado, logrando una gestión digital y eficiente del negocio en tiempo real y desde cualquier dispositivo. En un mundo completamente conectado, las instalaciones de lavado también deben estarlo. La compañía valenciana ha asumido el reto de liderar la transformación digital del sector del lavado de vehículos. Para ello ha creado Smartwash by ISTOBAL, construida sobre el potencial de los servicios 'cloud' de Microsoft Azure.**



**L**os servicios de comunicación y absorción de datos entre los equipos de lavado y la nube de Microsoft Azure permiten recoger y analizar datos técnicos, económicos y del comportamiento de los usuarios, y ofrecen a la compañía los mecanismos de seguridad y escalabilidad para ofrecer una ventaja competitiva en el sector, informaron fuentes de Microsoft en una nota de prensa.

La Inteligencia Artificial y el Big Data de la plataforma permiten generar indicadores de negocio y modelos de predicción en el mantenimiento de las máquinas que minimizan las paradas no planificadas del servicio.

La tecnología Smartwash también satisface las demandas de un usuario cada vez más exigente y digitalizado, a través de nuevos medios de pago digitales, añaden fuentes del gigante tecnológico estadounidense.

Smartwash es una tecnología desarrollada por ISTOBAL basada en la conectividad, la velocidad y la calidad del servicio al cliente, y en el conocimiento de los usuarios, para facilitar una gestión digital y eficiente de las instalaciones de lavado y ofrecer una mejor experiencia al consumidor. El Grupo ISTOBAL aplica de forma pionera esta tecnología, que supone una revolución en el sector de lavado para la automoción en España, Reino Unido, Suecia, Turquía, Países Bajos, Austria, Portugal o Bélgica.



Gracias al proyecto con base de IoT, para la conexión de todos los equipos de lavado (puentes, túneles, centros de lavado a presión, aspiradores y sus dispositivos de pago), esta solución tecnológica permite recoger y analizar datos económicos y técnicos de la instalación, así como del comportamiento del consumidor, a través de un panel de control accesible de forma online, en tiempo real y desde cualquier dispositivo, gracias a la nube.

### Gestión digital del negocio del lavado

Smartwash es una herramienta de conectividad que permite saber qué sucede en la instalación de lavado desde diferentes puntos de vista y poder actuar al respecto. “Por un lado, ponemos al alcance de nuestros clientes un gran volumen de datos e información de interés sobre la actividad de la instalación, cómo se lava, cuándo se lava, con qué frecuencia, quién lava, qué programas escoge, cómo afectan las variaciones de precio, cómo funcionan las promociones... Todo ello es de vital importancia para que nuestros clientes puedan tomar las mejores decisiones para su negocio”, explica Yolanda Tomás, consejera delegada de ISTOBAL.

Además, añade, “recogemos todos los datos técnicos sobre el funcionamiento de los equipos, podemos recibir alertas y avisos, información sobre los niveles de producto químico, y lo que es más importante, podemos resolver las incidencias en remoto a través de nuestro Servicio Técnico de forma mucho más ágil. La conectividad nos permite actualmente gestionar el mantenimiento de nuestras máquinas de una forma mucho más eficiente y dar un mejor servicio a nuestros clientes”.

Adrián Capote, responsable de Conectividad y Sistemas de Pago en ISTOBAL, insiste en que “con Smartwash estamos dando un servicio a nuestros clientes en tiempo real, mostrando qué es lo que ocurre en sus instalaciones de lavado e interactuando con ellas. Con toda esta información queremos aplicar técnicas de Big Data, de forma que podamos solucionar problemas de

negocio a través de algoritmos de ‘machine learning’, generar indicadores de negocio y modelos de predicción en el mantenimiento de las máquinas para poder actuar antes de que el problema surja”.

Para Yolanda Tomás, “todo esto se traduce en menos costes y supone que la máquina de lavado esté disponible más tiempo, lo que significa que el negocio del cliente no para y que potenciamos su rentabilidad, lo que para nosotros es fundamental”

### Una experiencia de lavado más rápida y cómoda

El usuario final de los servicios de lavado y su experiencia e interacción con los equipos es otra de las piezas clave en esta transformación digital del sector del lavado por la que está apostando ISTOBAL, continúan desde Microsoft.

La tecnología Smartwash satisface las demandas de un usuario cada vez más exigente y digitalizado, a través métodos de pago digitales, y entre ellos una aplicación móvil para lavar el vehículo. ISTOBAL ha desarrollado una app que permite a los usuarios localizar las instalaciones conectadas, seleccionar un programa básico de lavado y añadir diferentes extras según sus necesidades y preferencias, e incluso recibir promociones. La app ISTOBAL permite la compra de los servicios de lavado automático o manual, y de aspirado, así como la activación de las máquinas automáticas sin tener que bajar del vehículo.

“Acercarnos al usuario final y conseguir que su experiencia de lavado sea más rápida, cómoda, fácil e intuitiva, gracias a las nuevas tecnologías, es una de las premisas con las que trabajamos desde Desarrollo de Producto, y la App ISTOBAL ofrece, sin duda, un valor añadido para el consumidor de los servicios de lavado”, recalca Yolanda Tomás.

Las funcionalidades de la aplicación también incluyen la posibilidad de dar de alta varios vehículos en el perfil de usuario, consultar el registro de lavados, el estado de los tickets y su caducidad, así como valorar el lavado. El usuario también puede parar la máquina desde su móvil en caso de

emergencia. Además, en el caso del servicio de lavado manual a presión o de aspirado, la app permite al usuario pagar sólo por lo que consume y conservar el saldo no utilizado en su cuenta para un próximo lavado.



### Soporte, seguridad y escalabilidad gracias a Azure

“Los servicios de comunicación e ingesta de datos entre los equipos de lavado, junto con sus diferentes sistemas de pago, y la nube de Microsoft Azure ofrecen a la compañía los mecanismos de seguridad y escalabilidad que requiere esta transformación digital del sector”, apuntan fuentes de la multinacional estadounidense.

“Para nosotros era clave que la infraestructura pudiera dar soporte a todo el tráfico generado desde las diferentes instalaciones de lavado de nuestros clientes y que pudiera controlar miles de máquinas. Utilizando las tecnologías que Microsoft pone a nuestra disposición como IoT Hub, ServiceBus, Serverless Functions o Stream Analytics, tenemos garantizado este aspecto”, destaca Adrián Capote.

La solución Smartwash está construida sobre la nube de Microsoft Azure. Toda la infraestructura se ha orientado a servicios, ya que ofrecen escalabilidad y redundancia de forma fácil y eficiente. Además, las tecnologías soportadas en Microsoft Azure son las mismas con las que ISTOBAL desarrolla sus servicios tecnológicos, lo que ha facilitado al máximo la integración.

## La nueva gama 'Super Net' de Ibercompound, "la revolución en el lavado de vehículos industriales"

Ibercompound lanza su nueva gama 'Super Net' de productos para el lavado de vehículos industriales "apostando por productos alcalinos de elevada concentración, con componentes de última generación para la protección de los nuevos materiales de los fabricantes de vehículos industriales".





**F**uentes de la compañía apuntan que su nueva gama incorpora “productos de gran poder desengrasante y espumas de buena adherencia con un gran poder de limpieza y para todo de tipo de

sistemas de aplicación: (dosatrón, venturi, manual, monocepillo, cañón de espuma, etcétera)”.

Con esta nueva familia de productos Ibercompound ha vuelto a estudiar las necesidades de los “innovadores materiales” usados

en la industria automovilística para diseñar y formular “productos que no dañen la carrocería ni las estructuras de los diferentes vehículos de transporte”. Se trata de una gama completa para dar cobertura a la limpieza de exteriores e interiores.



La gama 'Super Net' de Ibercompound combina una gran fuerza limpiadora con el cuidado de las partes más delicadas de los vehículos industriales.

## Ibercompound logra una nueva certificación del Miteco por la reducción de sus emisiones

Ibercompound ha logrado una nueva certificación otorgada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco) por su compromiso por la lucha del cambio climático y su reducción de emisiones.

**E**ste registro recoge el esfuerzo de la empresa en el cálculo, reducción y compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que genera su actividad. Fuentes de la compañía señalan que Ibercompound, “fiel a su compromiso por la protección al medioambiente, adquiere una nueva certificación que es reflejo de su slogan ‘Apostamos por un Lavado Responsable’.

“Nuestra filosofía es la utilización de materias primas de origen natural en todas nuestras formulaciones, compatibles con el medio ambiente, reduciendo emisiones y siendo más biodegradables y, además, que nuestros procesos de fabricación sean menos contaminantes”.





Con esta nueva familia de productos Ibercompound ha vuelto a estudiar las necesidades de los “innovadores materiales” usados en la industria automovilística para diseñar y formular “productos que no dañen la carrocería ni las estructuras de los diferentes vehículos de transporte”.

Las nuevas referencias para la limpieza de exteriores están indicadas para trailers; cisternas; frigoríficos; vehículos dedicados al traslado de ganado; bañeras, hormigoneras y camiones grúa. También los vehículos industriales dedicados al transporte de personas, autobuses y autocares; metros; trenes; tranvías pueden utilizar los productos de 'Super Net' de Ibercompound.

Por lo que respecta a la limpieza de interiores, se pueden aplicar en tapicerías, en superficies plásticas y metálicas.

'Super Net' se caracteriza por ser una gama de productos alcalinos de elevada concentración,

incorpora componentes de última generación, ofrece un gran poder desengrasante, genera una espuma intensa de gran adherencia y de alta calidad. El resultado es una gama con un elevado poder de limpieza y fácil aclarado (que facilita el proceso de lavado) y un elevado efecto humectante que facilita la limpieza de llantas.

El último lanzamiento de Ibercompound es válido para su utilización en vehículos dedicados a transportar alimentos. Su “excelente poder de penetración le otorga una gran fuerza a la hora de eliminar el denominado ‘film traffic’, fruto de la contaminación atmosférica y de la polución provocada por los vehículos.

**Con esta nueva familia de productos, Ibercompound ha formulado “productos que no dañen la carrocería ni las estructuras de los diferentes vehículos de transporte”**

Su controlada alcalinidad protege las partes delicadas de las carrocerías y si se dosifica en las proporciones sugeridas por el fabricante no daña las superficies más delicadas, como los cromados, aluminio, plásticos, gomas, pinturas.





Centros de Autolavado a Presión ®

LAVADODEMASCOTAS.COM



Desde 2006 Instalando Centros de Lavado  
+ de 150 Pistas Instaladas  
+ de 50 Lavado de Mascotas  
Tienda ON LINE

Distribuidor Oficial



TRANSNET



[www.TodoBoxes.com](http://www.TodoBoxes.com)

Avda. Castilla 42 Nave 30

28830 Madrid

Tel: 91 676 73 46 E-mail: [Info@TodoBoxes.com](mailto:Info@TodoBoxes.com)

Tel. Whatsapp: 663 46 33 91





# Cómo se afronta la seguridad en el comercio minorista

**La crisis generada por el coronavirus está afectando gravemente al pequeño comercio en España. Las medidas adoptadas para atajar la pandemia están provocando una importante caída de la actividad y de la facturación sectorial, que podría llegar a superar el 30% hasta final de año, según datos de la patronal CEC. Sin una fecha segura sobre la vacuna, con nuevos rebrotes y más restricciones ya anunciadas, son muchas las incertidumbres, las dudas e inquietudes que se presentan, en una actividad en la que la proximidad, la cercanía y la confianza con los clientes son fundamentales.**



**P**ara ayudar a los comercios minoristas a adoptar las medidas de seguridad y saneamiento más adecuadas, Unión de Mutuas ha elaborado una Guía de Buenas Prácticas para el Sector Comercio, enfocada hacia los empresarios, los trabajadores, pero también a generar confianza y seguridad de los consumidores.

Se trata de un protocolo con información clara y concisa con el que “queremos apoyar a las empresas minoristas a implementar medidas preventivas, de desinfección, limpieza, de higiene, y distanciamiento social que ayude a desarrollar la actividad laboral con la máxima seguridad posible, preservando la protección tanto de los trabajadores como de sus clientes frente a la exposición al

virus”, ha destacado Emilio Gómez, Responsable de Prevención de Unión de Mutuas.

Las recomendaciones van dirigidas y son aplicables a todo el sector comercial, como es la alimentación, el textil, la joyería-bisutería, las tiendas de muebles, tecnología, telefonía, libros, concesionarios de vehículos, ventas de baños, de cocinas o de cerámicas, entre otros. Actividades sectoriales ampliamente protegidas por Unión de Mutuas, y a cuyas empresas “ofrecemos este protocolo de buenas prácticas para que redunde de forma positiva en sus empresas actuando con la máxima prevención ante cualquier posible riesgo de exposición al virus y hacer frente, con eficacia, a la pandemia”, ha explicado Gómez.

Así la guía incide en la importancia de que empresas, trabajadores y

clientes, cumplan con las medidas de limpieza y desinfección, uso de mascarillas, y uso de soluciones para la higiene de manos antes de entrar en las tiendas y antes de probarse o manipular artículos. Además de los desinfectantes, destaca evitar la manipulación de los productos y, en su caso, activar cuarentenas de 14 días en aquellos productos o piezas que se hayan probado o hayan sido devueltos por los consumidores.

Para el Responsable de Prevención de Unión de Mutuas, “las buenas prácticas, la concienciación, la responsabilidad y la prudencia de las empresas, los trabajadores y los consumidores, son fundamentales para hacer frente a la pandemia y conseguir que el pequeño comercio y de proximidad siga desarrollando su actividad con la atención cercana, la seguridad y la confianza de siempre”.





**FAVAGROSSA**

— NO BETTER WAY TO WASH —



**SHAKE  
BRUSH**

# THE NEW **WASH** MOTION

**MOVIMIENTO  
REVOLUCIONARIO**

**INCREÍBLES  
RESULTADOS  
DE LAVADO**

**EFICAZ DONDE TODOS  
LOS DEMÁS CEPILLOS NI  
SIQUIERA LOGRAN  
LLEGAR**



+39 0375 283311



[favagrossa@favagrossa.com](mailto:favagrossa@favagrossa.com)



[WWW.FAVAGROSSA.COM](http://WWW.FAVAGROSSA.COM)

Shake Video:





# Nace Stockhoreca, un portal de compraventa de productos de oportunidad

**E**n uno de los momentos más delicados del sector de la hostelería nace stockhoreca.com, una división del Grupo Caterdata, el primer portal de compraventa de oportunidad de productos para la hostelería. En este momento, hay un gran número de proveedores que no encuentran salida a sus productos con facilidad. Se calcula que ya han cerrado cerca de 60.000 establecimientos de hostelería, y que la cifra podría aumentar hasta 100.000, lo que significa que dejarían de funcionar cerca de un tercio de los locales de restauración del país. En este punto es donde Stockhoreca.com tiene mucho que decir y donde podrían encontrar un respiro a nivel económico todos estos negocios.

Equipamiento, alimentación y bebidas, son las tres categorías principales que podrán adquirir y vender todos los usuarios de Stockhoreca. El target principal de usuarios son restauradores, hoteleros, bares, cafeterías y otras empresas del sector.



**Puede suponer un respiro económico para aquellos que necesitan comprar equipamiento, alimentación y bebidas a buen precio.**

La plataforma dividirá los productos en dos secciones. Outlet, donde el usuario encontrará equipamiento, alimentación y bebidas, limpieza e higiene, utensilios, etc. de oportunidad totalmente nuevos. Y el mercado de segunda mano, que ofrecerá las mismas categorías de productos en un muy buen estado de conservación, pero previamente utilizados.

La plataforma ofrece una gran herramienta a las empresas que tengan un negocio dentro del sector Horeca y necesiten comprar, y a los fabricantes y distribuidores para generar ventas a través de muy buenas ofertas. En última instancia, también es una ayuda para las empresas del sector que tengan mucho stock y necesiten deshacerse de él rápidamente.

## Índice de anunciantes

Advance Soluciones .....	9	Hub Tank AIE .....	53
Alternativas Ecológicas Ingeniería		Imagen Corporativa R&S 1994, S.L.....	57
Energética, S.L. ....	13	Istobal España, S.L.U. ....	79
Alvic   Servicomput, S.A.....	Portada, 4	Lafon España, S.A.U.....	19
Aquarama, S.R.L. ....	71	mundo ESTACIONES .....	23
Aseproda Informática, S.L.....	21	Proconsi, S.L.....	27
Avalon informatica .....	29	Repsol, S.A.....	Contraportada
Christ Equipamiento Lavado, S.L.....	77	Soteinpe Instalaciones Petrolíferas, S.L.....	43
Comcreation, Lda .....	47	Tamoil España, S.A.....	Interior Portada
Copermática, S.L. ....	35	Todo Boxes, S.L.....	87
Desarrollo de Obras y Contratas, S.L. ....	11	Tokheim Koppens Ibérica, S.A.....	33
Favagrossa Edoardo S.R.L.....	89	Washtec Spain, S.A.U.....	Interior Contraportada



# ¿Preparado para conseguir más clientes y aumentar su facturación?

---



## Descubra la nueva dimensión del lavado.

---

WashTec Spain S.A.U.  
C/ Isla Graciosa, 1 | 28703 – S.S. de los Reyes – Madrid  
Teléfono +34 91 663 60 70 | Servicio Técnico: 900 802 104  
info@washtec.es

[www.washtec.es](http://www.washtec.es)





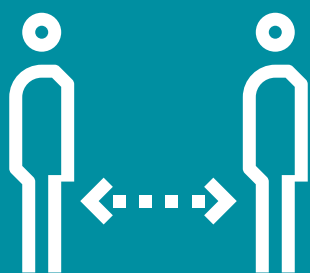
**REPSOL**

*Inventemos el futuro*

Solo con **waylet**

- Descuentos en carburante y ofertas exclusivas
- Paga el repostaje sin bajarte del coche
- Compatible con cualquier tarjeta de pago

Ahorra  
y paga  
sin contacto



Descarga Waylet  
La app de Repsol



Consíguelo en el  
**App Store**



DISPONIBLE EN  
**Google Play**

Consulta condiciones en Waylet o en [repsol.es](https://repsol.es)