



Boletín de Noticias de Automoción. Abril 2020 (I)

ASEPA informa:

- La automoción, comprometida con el estado de alarma
- El virus frena el desarrollo de los vehículos autónomos
- De producir coches a fabricar mascarillas
- La industria de automoción en la lucha contra el Covid-19
- Atención a la reducción de emisiones con el Covid-19
- Así está el transporte europeo con el coronavirus
- 7 medidas para afrontar el Covid-19 en los concesionarios
- La Logística y el Covid-19
- ¿Cómo eliminar en el automóvil los riesgos de contagio?
- Los test del coronavirus en las ITV
- El gas renovable, una solución para la España vaciada
- Jeep Comando, el primer 4x4 nacional
- Curso: 'Sistemas ADAS de ayuda a la conducción'
- Webinar: 'Gestión y Comunicación de crisis'
- Oferta de empleo para jóvenes ingenieros
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer las revistas del Sector de Automoción?
- La vida de ASEPA

Quédate
en casa!

La automoción, comprometida con el estado de alarma

La crisis del coronavirus se ha convertido en una de las situaciones más graves y excepcionales que ha vivido España en su historia. Es por eso que, ante la declaración del estado de alarma, la automoción, que representa el 10% del PIB y el 9% de la población activa, quiere reforzar su compromiso con el país y con la solución a esta complicadísima situación.

Las asociaciones de fabricantes de vehículos y componentes, **ANFAC** y **SERNAUTO**, y la de distribución y comercialización de vehículos, **FACONAUTO**, se han reunido con el Gobierno con objeto de estudiar las medidas de coordinación para garantizar la mejor gestión posible de esta crisis, las



medidas para garantizar el transporte de mercancías y la entrada y salida de trabajadores en las más exigentes condiciones de seguridad y garantizar que el sector al completo ya cumple, con la mayor responsabilidad, con todas las normas derivadas de la declaración de estado de alarma y todas las exigencias sanitarias para proteger a la población.

Además, quieren expresar su apoyo y su agradecimiento a todos los colectivos que están trabajando para luchar contra el Covid-19 y para mantener la estabilidad y los recursos

indispensables en las poblaciones. Su labor es crucial en estos momentos críticos y es su responsabilidad facilitar su trabajo.

Sin embargo, esta situación de excepcionalidad necesita de una respuesta extraordinaria no solo a nivel sanitario y social sino a nivel económico y laboral, también para la industria y el sector de la automoción. Respuestas que permitan superar este bache y mantener el ritmo, la competitividad y el empleo de las empresas, una vez que se levante el estado de alarma. Las fábricas y establecimientos comerciales del sector son indispensables para mantener el empleo en muchas de las poblaciones españolas y su mantenimiento es fundamental para preservar la economía, ahora y después de esta crisis. Los planes

de contingencia, puestos en marcha desde que estalló la crisis en China, han permitido, con mucho esfuerzo, mantener la producción. Sin embargo, la situación actual, en España y en el conjunto de Europa, es muy preocupante y está impactando de manera significativa en la actividad de sus fábricas y establecimientos.

Plan de choque con medidas extraordinarias

Las asociaciones indicadas anteriormente valoran positivamente el primer paquete de medidas urgentes económicas y laborales aprobadas por el Consejo de Ministros, ya que están orientadas a la necesidad de salvaguardar el empleo y el tejido productivo y empresarial al tiempo que se siguen combatiendo los efectos del coronavirus.

Las patronales sectoriales consideran que las medidas aprobadas, a falta de ver cómo se implementan, podrán contribuir, con mecanismos como la agilización de los expedientes temporales de regulación de



empleo (ERTE), especialmente los definidos por fuerza mayor, la suspensión de cotizaciones o las medidas crediticias con avales públicos, a mitigar el fuerte impacto que esta crisis está teniendo sobre la automoción. En anteriores crisis, estas medidas de flexibilidad laboral han sido clave para la recuperación del sector y permiten garantizar el empleo a medio plazo.

Al mismo tiempo, las tres organizaciones son conscientes de que la gravedad de la situación obligará a corto plazo a tomar nuevas medidas económicas y sociales, para lo que se ponen a disposición del Gobierno y de los sindicatos para trabajar en aquellas medidas precisas y necesarias para el sector, de tal forma que repercutan positivamente y lo antes posible en la batalla contra la pandemia, en proteger a la sociedad, en el mantenimiento de puestos de trabajo y de la actividad empresarial.

Las tres asociaciones aseguran que, como vienen haciendo durante décadas, el sector de automoción mantendrá su compromiso y responsabilidad con la salud y seguridad de sus colaboradores y empleados y el conjunto de la sociedad española y se pone a disposición del Gobierno y sindicatos para desarrollar conjuntamente un plan de medidas urgentes y extraordinarias para el sector.

El virus frena el desarrollo de los vehículos autónomos

Casi la totalidad de las actividades económicas del mundo están quedando paralizadas por el coronavirus. Siempre con el principal objetivo en mente, frenar al virus, muchas empresas han cesado su actividad normal. Uno de los muchos ejemplos es la conducción automatizada. El coronavirus también frena el desarrollo de los vehículos autónomos.

Waymo, filial de Alphabet, Cruise (General Motors) y Uber han paralizado sus pruebas de conducción autónoma ante la situación generada por el coronavirus. Cabe destacar que los servicios totalmente automatizados de taxis, entregas y camiones sin conductor de la compañía Waymo, por ejemplo, continúan operando.



Una de las únicas excepciones es el caso de Mobileye, propiedad de Intel Corp. Ésta continúa realizando pruebas de conducción autónoma. La mayoría de sus pruebas se realizan en Israel. Este país fue uno de los primeros en tomar medidas para evitar la extensión del Covid-19 y, por ello, la situación está más controlada que en otros países.

El medio norteamericano Verge señala que el hecho de que las compañías de vehículos autónomos se vean obligadas a suspender las pruebas para proteger a los empleados pone de relieve cómo una tecnología diseñada para ser libre de humanos aún depende de personas casi de forma exclusiva.

Muchos expertos señalan que un desarrollo aún mayor de los vehículos autónomos en un escenario de pandemia global, hubiese aportado muchas ventajas. Por ejemplo, podría suponer una alternativa de movilidad con menor riesgo de contagio que un traslado con conductor convencional.

De producir coches a fabricar mascarillas

La pandemia del coronavirus afecta ya a gran parte del mundo, pero fue en China donde comenzó todo, motivo por el que el país asiático va por delante del resto en la toma de medidas para frenarla y han sido varios los casos de empresarios chinos que han ofrecido su ayuda. Un ejemplo de ello es **BYD**, fabricante de automóviles, que ahora además, también se dedica a producir mascarillas contra el virus. Lo leemos en motor.elpais.com

La compañía tomó la decisión a finales del mes de enero, cuando la situación ya era grave en su país de origen con más de 28.000 afectados. Dando muestra, una vez más, de la diligencia que caracteriza a los asiáticos, se dio luz verde a la creación de una línea de producción nueva que se dedicara a fabricar las tan necesarias mascarillas de protección.



Esta tarea, complicada puesto que tenía que ser desarrollada desde cero, se hizo realidad en tan solo dos semanas, puesto que el 8 de febrero ya estaba operativa gracias al esfuerzo de 3.000 ingenieros

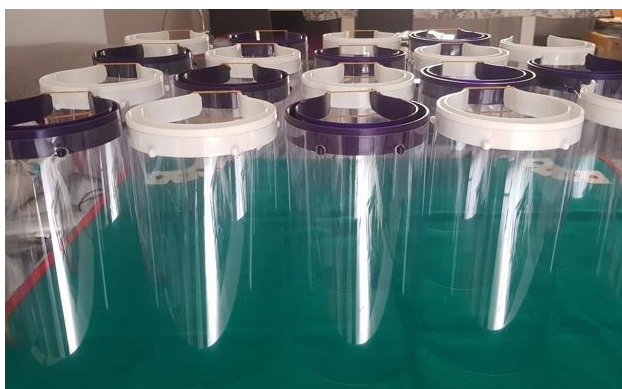
que se dedicaron al I+D, desarrollo, procesamiento y otros aspectos del proceso de producción. En solo siete días ya estaban fabricando mascarillas y, de manera paralela, en apenas otros seis días también hacían lo propio con los geles desinfectantes.

Desde entonces, la empresa ha construido al día entre cinco y diez nuevas máquinas, lo que ha contribuido a aumentar la capacidad de producción entre 300.000 y 500.000 unidades al día, hasta llegar a la cifra actual de cinco millones de mascarillas diarias.

Esto ha sido posible gracias a un esfuerzo titánico por parte de cientos empleados, que se alternan en turnos diurnos y nocturnos, y a que las máquinas no dejan de producir durante las 24 horas. Además, BYD ha sabido reconvertir el material del que disponía, ya que de las 1.300 piezas que necesita una línea de producción para mascarillas, el 90% es de fabricación propia.

La industria de automoción en la lucha contra el Covid-19

Anfac nos confirma que la industria de la automoción en España está altamente comprometida con la lucha contra el coronavirus y dispuesta a aportar todo lo que pueda en esta crisis sanitaria y económica. El cierre total de las fábricas por la extensión de la pandemia y las exigencias crecientes del estado de alarma no ha impedido que se pongan en marcha iniciativas para aportar materiales y capacidad de producción a las necesidades urgentes de la población.



En este sentido, se están aprovechando ya, en distintas localizaciones, las impresoras 3D para la fabricación de viseras, gafas, pantallas de protección y mascarillas, tanto por iniciativa de la propia empresa, como por empuje de los trabajadores, que han presentado iniciativas que se están viendo respaldadas y financiadas por las compañías. Otras, por su parte, están cediendo sus flotas a los hospitales de toda España para el traslado del personal sanitario en las mejores condiciones de seguridad, para el reparto de medicinas o para otras necesidades de asistencia.

De esta manera, la automoción en su conjunto está tratando de responder a los retos y necesidades de la sociedad española, transmitidos por el Ministerio de Industria a ANFAC y otras asociaciones, en uno de los peores momentos de su historia reciente.

La automoción, como otros sectores industriales, es socialmente responsable y está totalmente alineada con las necesidades sociales en la lucha contra esta pandemia. “Estamos trabajando ya para estar en la vanguardia de la lucha contra la pandemia, aportando todo lo que podamos desde nuestras fábricas. Nuestro compromiso con la salud de nuestros trabajadores y la de toda la sociedad en este momento es absoluto”, afirmó el presidente de ANFAC, José Vicente de los Mozos.

Atención a la reducción de emisiones con el Covid-19

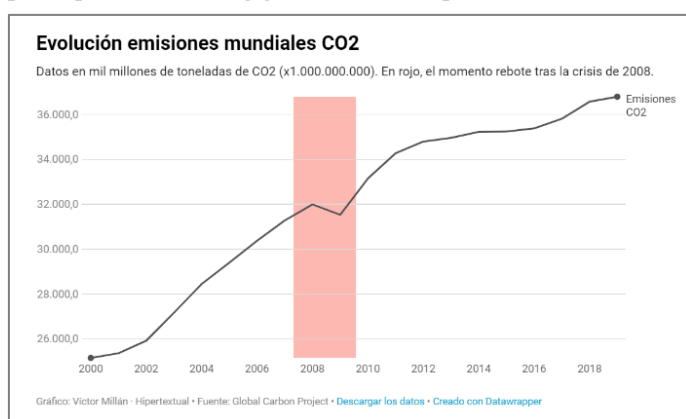
La crisis del Covid-19 está reduciendo drásticamente las emisiones de gases de efecto invernadero. Sin embargo, varios organismos ya alertan de que se saldrá de ella con un efecto rebote. Y lo que es peor, paralizando parte de las iniciativas hacia una transición ecológica. Lo leemos en [hipertextual.com](#).

Se ha visto cómo uno de los pocos -por no decir el único- efectos positivos de la crisis del coronavirus son las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación de las ciudades, que se han reducido drásticamente debido a las medidas de confinamiento y la paralización de buena parte de las actividades económicas.

Mucha gente sin coger el coche para ir a trabajar, fábricas paradas... El efecto se ha visto claro en unas vistas por satélite desde China o el norte de Italia, donde el dióxido de nitrógeno, uno de los principales contaminantes ocasionados por la quema de combustibles fósiles, ha caído con fuerza.

También en España, donde en ciudades como Madrid y Barcelona la calidad del aire también ha mejorado drásticamente. Sin embargo, esta cara inesperada del Covid-19 puede no ser tan buena, si como algunos organismos empiezan a advertir ya, la crisis sirve para que se paralice buena parte de las medidas de implementación hacia la transición ecológica o el debate sobre la crisis climática también entra en cuarentena.

Volviendo a los datos y las emisiones, lo cierto es que los efectos del parón de la actividad son claros. En lo que respecta al CO₂, el principal gas causante del efecto invernadero, el centro de estudio Global Carbon Project estimaba que sus emisiones habían caído cerca de un 25% en los meses de confinamiento por la pandemia en el gigante asiático, el país más contaminante del mundo.



En España, hace unos días el Observatorio de la Sostenibilidad publicaba su último informe, que aseguraba que las emisiones en España habían caído cerca de un 6% en el último año -achacadas sobre todo al parón de la generación de electricidad por carbón-, y entonces ya se estimaba que en 2020 la cifra siguiera descendiendo a causa de la presente crisis.

Todo ello lleva a pensar que a nivel mundial, 2020 puede ser el primer año con un descenso en las emisiones globales de CO₂ en más

de una década. El precedente anterior hay que buscarlo en 2008, cuando el comienzo de la crisis económica y la desaceleración provocó la primera caída en décadas. Y esto, ya de por sí, no es un buen precedente.

Rob Jackson, profesor de la Universidad de Stanford y presidente de Global Carbon Project, comentaba hace unos días en Los Ángeles Times que "lógicamente, no voy a celebrar un descenso de emisiones por el coronavirus. Pero tampoco celebraré nunca ningún descenso que no sea escalonado".

El director de este organismo, que estima que en 2020 las emisiones puedan caer un 2% si siguen las cosas así, se refiere al 'efecto rebote' que hubo tras la crisis de 2008, y que se aprecia de forma clara en la evolución de las gráficas de contaminación.

Tras la crisis, el descenso del precio del petróleo y la falta de inversión en innovación y energías renovables, así como la necesidad de volver a usar materiales más económicos, provocó este reverso tenebroso de la caída anterior. Las emisiones tuvieron su repunte más alto de la década.

Pero el riesgo no es en sí mismo que la economía repunte con fuerza -faltaría más- sino, como han advertido organizaciones como la Agencia Internacional de la Energía, que se desproteja por completo a sectores ligados a la transición ecológica.

Y lo cierto es que hasta ahora no les ha faltado razón a la hora de vaticinar que los gobiernos fueran a incentivar si cabe aún más una reactivación económica basada en los 'fósil', especialmente en lo que toca al ejecutivo de Donald Trump en los Estados Unidos. Allí, en medio de la crisis del Covid-19, pero también de las tiranteces por los precios del petróleo, que han caído con fuerza, Trump ha ofrecido incentivos para las empresas productoras de gasolina y gas.

Por parte de Europa, el renombrado Pacto Verde con el horizonte de convertir al grupo de países en neutro en carbono para 2050 ha postergado la reunión que tenía para seguir avanzando en los detalles. Mientras, sectores como el de las aerolíneas, muy afectados por la crisis y el parón de los vuelos, pero que parece que habían comenzado a trabajar en usar combustibles y medidas más sostenibles, parece que ya están presionando a algunos Gobiernos para frenar la implementación de estas medidas.

Así está el transporte europeo con el coronavirus

Aunque los acontecimientos sobre el coronavirus cambian constantemente cada día en línea con el incremento lamentablemente ascendente de los casos de contagio, camionactualidad.es ha recabado información de sus colegas de varios países europeos sobre la situación que está viviendo el transporte de mercancías por carretera en sus países, más allá de las fronteras españolas.

Aquí vamos a hacer un resumen somero de esta situación en nuestros países más próximos, partiendo precisamente de España:

España

A causa de la crisis sanitaria en la que estamos inmersos, se ha publicado en el BOE la Resolución de 13 de marzo de 2020, de la Dirección General Terrestre, por la que se exceptúa de forma temporal el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en el transporte de mercancías.



De este modo se flexibilizan los tiempos de trabajo de los conductores en un momento en el que, ahora más que nunca, el transporte de mercancías por carretera es primordial para garantizar el suministro tanto de alimentos como de material sanitario o medicamentos, entre otros.

Por otra parte, la DGT ha comunicado que, de manera excepcional, también se eliminan las restricciones al tráfico para vehículos de transporte de mercancías por carretera.

Por su parte, la CETM quiere destacar el esfuerzo que están llevando a cabo los conductores y las empresas de transporte de mercancías, y reiteran en que no hay riesgo para el desabastecimiento ya que el transporte está preparado para absorber el aumento de la demanda.

Portugal

Las restricciones en la frontera terrestre con España se han establecido para un mes, durante el cual quedará prohibido el paso de viajeros a Portugal con fines turísticos. Seguirán sin restricciones el transporte de mercancías y el acceso de los trabajadores transfronterizos.

Marruecos

La suspensión del transporte de pasajeros entre España y Marruecos decretada por el reino alauita afecta al servicio regular de ferris, aunque no al transporte de mercancías.

Francia

En el país galo se ha establecido el Nivel 3 de alerta. Esto implica el cierre de bares, restaurantes, centros de ocio, etc. El transporte se mantiene con normalidad y los supermercados en funcionamiento.

Italia

Hasta el 3 de abril, Italia permanecerá bloqueada, con restricciones de movilidad ciudadana, y con la obvia cancelación de los eventos públicos y privados. Los aeropuertos quedan cerrados, excepto Malpensa, que opera a un nivel mínimo. Tiendas y oficinas están cerradas y grandes empresas como FCA y CNH Industrial están tomando medidas de emergencia para afrontar la pandemia.

En lo que respecta al transporte, se están teniendo muchos problemas con las fronteras con Austria, Eslovenia y Croacia. Asimismo, el ministro de Transporte ha decidido anular la prohibición de los camiones de más de 7,5 toneladas los domingos. Es una medida temporal para evitar cualquier cuello de botella en el sistema de abastecimiento.

Reino Unido

Lo único que ha cambiado en el sector del transporte es que los horarios de conducción y reparto de los profesionales se han flexibilizado ligeramente.

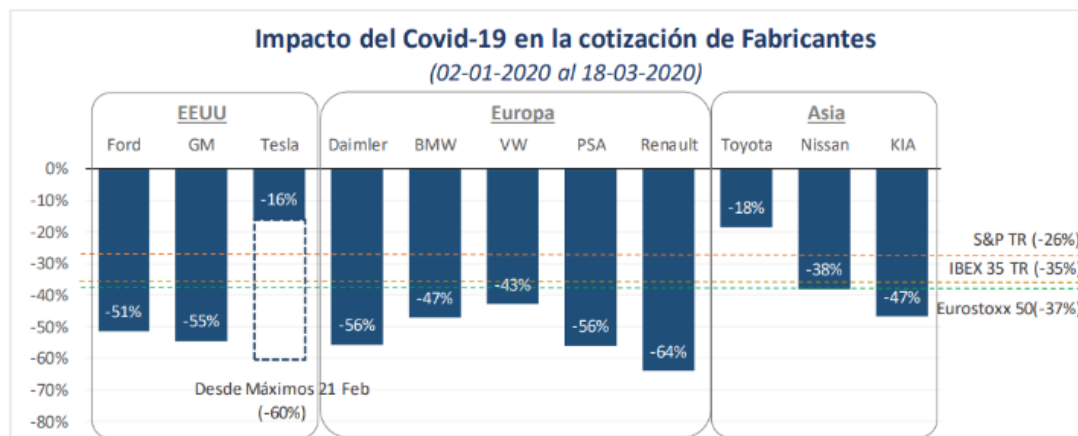
Alemania

Sus fronteras se han cerrado a sus cinco vecinos, excepto por razones de fuerza mayor y transporte de mercancías. Se han cancelado las limitaciones al transporte en fin de semana. El transporte en las ciudades no está limitado de momento aunque se ha reducido considerablemente tras el cierre de las fronteras. Finalmente, el reparto a domicilio se sigue llevando a cabo con normalidad.

7 medidas para afrontar el Covid-19 en los concesionarios

Ante la abrumadora situación de incertidumbre que atravesamos, la consultora financiera y estratégica **Finæ** ha lanzado una edición especial de su Observatorio con siete medidas que recomienda, en especial, a los concesionarios de automoción para afrontar la situación actual.

Antes se puede decir que, por lo que respecta a los fabricantes, la crisis del Covid-19 ha afectado negativamente a la economía en su conjunto con fuertes bajadas en todos los índices bursátiles, sin embargo, su impacto ha sido más importante en ciertos sectores de la economía entre los que se encuentra el sector de la automoción con bajadas de la cotización de los fabricantes de automóviles superiores al 50% en la mayoría de los casos.



El impacto en los concesionarios en los inicios de la crisis del Covid-19 no fue tan importante, sin embargo, el incremento de las medidas tomadas por los gobiernos en los últimos días (estados de emergencia, cierre de locales comerciales...) ha provocado que el impacto haya sido incluso mayor, con caídas en muchos casos superiores al 60%. Éstas son las 7 medidas que propone Finæ para afrontar la situación actual en los concesionarios de automoción:

1. Definir y coordinar un comité de crisis con el objetivo de mantener el ánimo de los directivos y confeccionar el plan de acción a seguir:

- Equipo multidisciplinar (finanzas, VN, VO, taller, recambios, RRHH y asesor fiscal/laboral)
- Reunión diaria por videoconferencia
- Definición previa de agenda con temas a tratar
- Comunicación y transparencia en todo momento: 1) asegurar que se dispone de las direcciones de mail de todos los empleados y 2) planificar comunicaciones diarias/semanales que mantengan a la plantilla conectada y motivada.

2. Fortalecer la vocación de servicio, reafirmando a la concesión en su condición de socio fiel del cliente:

- En la medida de lo posible mantenimiento de un retén para ofrecer los servicios básicos que permitan a todos los clientes confiar en una movilidad asegurada (esto además, permitirá asegurar la recepción del servicio de grúas).
- Hacer visible en la concesión un teléfono de contacto para aquellos casos urgentes, y desvío de las llamadas entrantes a dicho teléfono para reforzar los lazos con el cliente y diferenciarse de la competencia.

3. Caja. Gestión de la caja como prioridad absoluta:

- Cálculo de la evolución previsible de la tesorería en diferentes escenarios de stress (Plan de Tesorería): 1) cálculo de costes/pagos fijos del negocio ¿cuánta tesorería mensual requiere tener la concesión cerrada o con una facturación mínima?, 2) ¿cuál será la evolución de mi tesorería en diferentes escenarios (estado de alarma corto, largo, relajación gradual)? y 3) ¿cómo mejora el Plan de Tesorería tras la ejecución de las medidas puestas en marcha por el comité de crisis?, 4) Plan de Tesorería dinámico, es decir con actualización casi diaria para facilitar la rapidez en la toma de decisiones.
- Replanteamiento de la necesidad de cada partida de costes fijos y negociación de aplazar pagos.
- Cambio del sistema de aprobación de pagos. Cada pago pasa por el máximo directivo, previa justificación de su necesidad.
- Maximización del uso de las líneas de crédito disponibles y reserva de tesorería para hacer frente a los próximos meses.
- Seguimiento atento de las ayudas que está planteando el gobierno y de posibles medidas adicionales que pudiesen surgir en el futuro.

4. Cultura, talento y empleados. Si se aplicase un ERTE:

- Considerar la situación personal de cada empleado para minimizar el impacto sobre los más vulnerables.
- Comunicar a todos los trabajadores los criterios seguidos para llevar a cabo el ERTE, haciendo hincapié en que el objetivo es volver a la normalidad lo antes posible.
- Tener preparado un plan de vacaciones y bolsas de horas si la actividad no repuntase rápidamente una vez finalizado el estado de alarma.
- Aprovechar la posible falta de trabajo de las primeras semanas para pensar en planes de mejora de:
 - Procesos internos con el fin de aumentar la productividad y ajustar los costes.
 - Planes de formación.
 - Coordinación de las operaciones entre departamentos y de los KPI que permitan monitorizar el progreso.
- Promover la participación de los empleados. Son parte de la solución. Invitarles a que propongan acciones que permitan mejorar la situación del negocio durante y después de la crisis (procesos, sinergias, reducción de costes, acciones comerciales, etc).

5. Preparar un plan de reactivación del negocio a la vuelta

- No esperar a la vuelta a la normalidad.
- Definir una estrategia de segmentación de clientes por valor y fidelidad con una batería de acciones y ofertas concretas a comunicar a la vuelta del estado de alarma.
- Crear un plan de choque de venta de stock con foco en la generación de caja (especial énfasis en la antigüedad de stock).

6. Mantener la honestidad y la solidaridad: en función de la situación de liquidez de cada uno.

- Mantener sintonía con la marca, ofrecer disponibilidad a fabricantes para ayudar en cuestiones relacionadas con la liquidez.
- Apoyar a los proveedores que tengan mayor necesidad.
([Enlace](#) artículo recientemente escrito por Ignacio Magro, socio de Finae Partners)

7. Y mucha calma...ante la tempestad, el patrón del barco ha de transmitir una sensación de control y calma para que la tripulación se mantenga unida, con confianza y trabajando por un objetivo común.

La Logística y el Covid-19

Uno Logística nos facilita una guía de actuación enfocada a la Logística (más detalle [aquí](#)):

Una guía de: **CCOO** **UN** **UJA** **RESMC** **Asociación Española de Profesionales de Automoción**

Con el apoyo de: **Geseme**

GUÍA DEL CORONAVIRUS PARA LA LOGÍSTICA

Calma ante el coronavirus
Más del 80% de los casos son leves.
El virus se transmite muy fácilmente. Es importante mantener la calma y seguir las indicaciones de tu empresa y de las autoridades sanitarias.

Periodo de incubación
Entre 2 y 14 días

Trasmisión al ser humano

- Contacto con animales infectados
- Contacto con personas infectadas.
- Poco probable la transmisión a más de un metro de distancia.

Síntomas de la enfermedad

- Más comunes: Fiebre, tos, sensación de falta de aire
- Menos comunes: Diarrea, dolor abdominal
- Los casos más graves: Neumonía, dificultades respiratorias para respirar, fallo renal

Situaciones con posible riesgo

- Transporte a empresas o instalaciones del sector sanitario
- Transporte a zonas de riesgo
- Almacenes con elevado volumen de trabajadores
- Eventos multitudinarios

¿Cómo puedo protegerme?

- Higiene de manos: Lavado con agua y jabón, con soluciones alcohólicas
- Distancia de un metro con personas con síntomas
- Evitar tocarse la nariz, los ojos y la boca
- Cubrir la boca y la nariz al toser: Con el codo flexionado o con un pañuelo desechable

Zonas de riesgo

- Comunidad de Madrid, La Rioja, La Bastida, Vitoria-Gasteiz y Miranda de Ebro
- Internacional: Italia (todo el país), China (todo el país) y algunas regiones de Francia, Alemania, Corea del Sur, Japón, Singapur e Irán

Si vijas a zonas de riesgo

- Evita el contacto cercano con personas que puedan sufrir infecciones
- No compartir pertenencias personales con personas con síntomas
- Lavado frecuente de manos
- Evitar consumir productos de origen animal poco cocinados o crudos

Si tienes síntomas comunícalo a tu empresa para que pueda orientarte

Si he regresado de zonas de riesgo
Teletrabaja siempre y cuando sea posible. Consulta con tu empresa.
¿Has estado los últimos 14 días en una zona de riesgo?

- **TIENES SÍNTOMAS**: Llama al teléfono habilitado por las autoridades sanitarias en tu comunidad (*)
- **SIN SÍNTOMAS**: VIDA NORMAL

(*) Telefonos de información:
Aragón: 955 54 50 00
Asturias: 961
Cataluña: 902 22 112
Castilla-La Mancha: 900 222 000
Castilla y León: 900 222 000
Cantabria: 961
Ceuta: 900 727 692
Extremadura: 900 102 819
C. Madrid: 900 306 835
C. Valencia: 900 400 836
Galicia: 961
Islas Baleares: 900 20 20 61
Cantabria: 941 29 83 33
La Rioja: 900 12 112
Murcia: 948 29 02 90
Navarra: 900 20 30 90
País Vasco: 900 20 30 90

Información actualizada en: www.uno-logistica.org/guia-coronavirus-logistica

¿Cómo eliminar en el automóvil los riesgos de contagio?

Según nos cuenta posventa.info, diversos análisis realizados en el interior de vehículos, en los conductos de ventilación habitan hongos, moho, bacterias, ácaros y otros agentes perjudiciales para la salud. En el habitáculo, además se pueden concentrar agentes víricos por la falta de ventilación, entre otros motivos.

Es en el momento en el que se activa la calefacción o el aire acondicionado cuando se expulsan en el interior del habitáculo del vehículo alguno de estos agentes infecciosos, causantes de complicaciones en problemas relacionados con las vías aéreas. Y cuando alguien porta un virus, la ausencia de ventilación hace del interior del coche un lugar de 'acampada'.

Según indican los especialistas en limpieza e higiene del vehículo de **Alvato**, lo normal sería realizar de tres a cuatro limpiezas y desinfecciones anuales de los conductos del aire acondicionado o la calefacción, las mismas que del habitáculo. Con esto se reduce el impacto de la suciedad acumulada y se mantiene el proceso de esterilización de forma continua.



Además, si no se limpian de forma regular los conductos, al ir expulsando el aire frío o caliente, los agentes infecciosos, como los ácaros o las bacterias, pueden quedarse retenidos en las tapicerías. De forma adicional, se sumarían a los ya existentes si no se ha realizado una limpieza y esterilización con ozono del habitáculo del coche. Esto último es lo que evitaría, por ejemplo, que alguien pudiera contraer coronavirus si alguien ya ha estado infectado como pasajero.

Por su parte, los gérmenes responsables del mal olor se encuentran alojados en estos conductos, lo que implica que el uso continuado de la calefacción en invierno y el aire acondicionado en verano impregnan la estancia del habitáculo de un desagradable olor.

El procedimiento es muy sencillo: se utilizan unas espumas y geles desinfectantes que se introducen desde las salidas de ventilación y se realiza un aspirado, con el fin de que el recorrido del conducto quede totalmente limpio y libre de gérmenes. Para el habitáculo, existen unos generadores de ozono capaces de purificar, limpiar y desinfectar el espacio interior por completo ya que tiene propiedades bactericidas, viricidas y deodorantes.

Los test del coronavirus en las ITV

Con la autorización del Gobierno de suspender la obligatoriedad de pasar la ITV, las estaciones de toda España han cerrado sus puertas. Pero podrían volver a encontrar su utilidad mientras dure la crisis del coronavirus.



La Junta de Andalucía ha ofrecido a las autoridades sanitarias su red de estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) para realizar en sus instalaciones test rápidos del coronavirus. La ITV de Peligros, en Granada, ya ha comenzado su actividad e jueves pasado tras recibir la autorización por parte de la Subdelegación del Gobierno, según ha informado la Junta de Andalucía.

La intención del Gobierno andaluz es extender esta iniciativa por toda la comunidad para que pueda haber al menos un punto de atención en ITV habilitado en cada provincia para realizar estas pruebas rápidas sin necesidad de bajarse del coche. Por el momento, solo están reservadas para personal sanitario y miembros de las fuerzas de seguridad del Estado.

El gas renovable, una solución para la España vaciada

(Artículo de Eugenia Sillero, Secretaria General de Gasnam)

La España vaciada se hace oír. Por sus derechos, por el futuro de sus hijos y de sus pueblos y ciudades, han puesto blanco sobre negro un problema que exige un pacto de Estado real, con alternativas y medidas fiscales diferenciadas. La España vaciada se hace oír y en GASNAM tenemos los oídos abiertos y soluciones para ayudar a paliar esa sangría demográfica que vive el país. Según los datos, el 30% del territorio concentra el 90% de la población.

En GASNAM promovemos la movilidad sostenible a través de energías alternativas como el gas natural y el gas renovable. En el caso del gas renovable: biometano procedente de la gestión de residuos sólidos urbanos, lodos de depuradora o residuos de ganadería y agricultura, así como el gas sintético o el hidrógeno renovable, se presentan como un claro aliado para la consecución de los objetivos climáticos y de desarrollo social tal y como demanda Europa.

El sistema de producción de biometano es equiparable a un sumidero ya que el proceso se basa en la captura del gas que se emitiría de forma difusa a la atmósfera durante la descomposición natural de la materia orgánica. Este proceso conlleva en muchos casos la creación de cooperativas locales que impulsan el desarrollo social. Recordemos que España es el primer productor de ganadería porcina de Europa y el tercero del mundo.

De A Coruña a Cádiz

Son varios los proyectos que están en marcha. En Bens, A Coruña ya cuentan con el primer autobús público que se mueve con aguas fecales. También en Arazuri (Navarra) la fermentación y refinado de las aguas fecales de la depuradora permiten circular a un autobús por Pamplona. Además del autobús, dos camiones de recogida de basuras se han puesto a prueba con este gas.



En Chiclana (Cádiz), la empresa All Gas utiliza las aguas residuales municipales -en las que se incluyen los residuos fecales procedentes de los retretes domésticos- para producir biogás con el que funcionan coches y furgonetas. Según sus propios promotores, el combustible extraído de los residuos es más limpio que los derivados del petróleo, más barato y no produce malos olores.

Nos paramos en Madrid, en el Parque Tecnológico de Valdemingómez, que es uno de los mayores complejos de producción continua de biometano que hay en Europa con una capacidad total de 4.000 m³/h de biogás. La producción anual de biometano inyectado en la red gasista equivalen al combustible de 200 autobuses de la EMT, lo que equivaldría a más 10 millones de km al año.

¡Ojo al dato!

Los residuos orgánicos procedentes de la ganadería son un recurso idóneo para su transformación a gas renovable. España es el primer país productor de ganado porcino en Europa, con más de 28 millones de cabezas y casi 90.000 explotaciones, lo que genera más de 50 millones de toneladas de purines al año, un volumen complicado y que no se soluciona sólo con su aplicación directa en tierras de cultivo. El gas renovable puede ser una solución práctica, algo que ya se viene haciendo en Europa.

El Tribunal de Cuentas Europeo considera que las inversiones en energía renovable contribuyen a un desarrollo rural sostenible, si generan beneficios medioambientales, diversificación de ingresos de los agricultores y propietarios de explotaciones forestales, oportunidades de empleo en empresas rurales y oportunidades de negocio para ellas, nuevas fuentes de ingresos para apoyar servicios públicos e infraestructuras fundamentales en las zonas rurales. Sin embargo, queda mucho camino.

En un comunicado emitido en marzo de 2018 en Luxemburgo, el Tribunal Europeo reconoce que “Los auditores de la UE afirman que la energía renovable debe estar más vinculada a las políticas rurales. Según un nuevo informe del Tribunal de Cuentas Europeo, la UE debería aprovechar más las sinergias entre sus políticas de fuentes de energía renovables y de desarrollo rural. Tras examinar el vínculo entre la energía renovable y el desarrollo rural, los auditores llegaron a la conclusión de que existían posibles sinergias, pero que buena parte de este potencial no se ha explotado todavía.

Un 4x4 nacional con un toque de distinción

En los años sesenta un coche familiar era un coche familiar, un deportivo era un deportivo, y un todo terreno era un todo terreno, de ahí que la llegada del **Jeep Comando**, un verdadero todo terreno que no desentonaba en un club de golf supusiera una pequeña revolución y creara un nuevo nicho de mercado.

A lo largo de sus años de producción, este modelo, fabricado por diferentes empresas como seguidamente veremos, llevó una existencia tal vez más discreta de lo que habría merecido por cuanto era un producto con valores objetivamente muy buenos como eran sus aptitudes todo terreno, una línea no exenta de elegancia, y capacidad para viajes largos por carretera con razonable comodidad y velocidad, cualidades estas dos últimas que no tenía, por ejemplo, el Land Rover.

La llegada de este vehículo a España tuvo lugar en Zaragoza de la mano de la sociedad "Vehículos Industriales y Agrícolas S.A." (VIASA) que desde 1960 empezó a fabricar bajo licencia los legendarios Jeep comercializados aquí como Willys-Viasa, montando en la mayoría de ellos los motores diésel Perkins, siguiendo su cooperación con la firma norteamericana sacando a nuestro mercado en 1963 una nueva gama de vehículos todo terreno de cabina avanzada denominada Jeep SV, siendo a fines de 1968 cuando presentó un nuevo modelo denominado Comando (Commando en un primer momento), al que se le montó un motor Barreiros C-24 y posteriormente el C-65, llevando también algunas de las primeras unidades motores de gasolina norteamericanos.

A fines de 1973, y tras un acuerdo entre VIASA y Motor Ibérica, el Comando y el Jeep pasaron a estar fabricados por la segunda de las sociedades mencionadas, recibiendo las denominaciones de Jeep-Ebro y Jeep-Avia, y como había acuerdos contractuales entre Motor Ibérica y Perkins, el motor Barreiros fue sustituido por el Perkins 4-108, claramente menos potente, pasando además el Comando a tener un acabado más rústico, con el parachoques



pintado en vez de cromado, y aunque se le incorporase calefacción y ganara en capacidad de carga al pasar la rueda de recambio bajo el depósito de combustible, se veía 'más pobre' y, en términos de producto, simplificar el Comando no tenía sentido porque para rústico ya estaba el Land Rover, mientras que el atractivo del Comando era precisamente un cierto toque de distinción.

En 1978 se presentó la versión HD que incorporaba el motor Perkins 4-165 más potente, y un año después aparecía el HDI que no era sino un HD con la parte trasera modificada para lograr mayor capacidad de carga, elevando también el techo y la apertura de las portezuelas traseras, llegando nuestro protagonista a su final cuando Motor Ibérica fue adquirida por Nissan, siendo el modelo Patrol uno de sus primeros productos en España, con lo que el Comando pasó a no tener sentido, cesando su fabricación en 1983, ostentando el curioso record de haber sido fabricado por tres compañías diferentes.

Características técnicas:

JEEP COMANDO (VIASA), motor Barreiros C-65

| | |
|---------------------|---|
| Años de producción: | 1968 - 1983 |
| Motor: | 4 cilindros en línea. Diésel |
| Diámetro x carrera: | 82 x 95 mm |
| Cilindrada: | 2007 cc |
| Compresión: | 21 a 1 |
| Potencia: | 65 CV SAE a 4.000 rpm |
| Par máximo: | 13,2 mkg a 2.100 rpm |
| Frenos del./tras.: | Tambor a las cuatro ruedas con doble circuito. Freno mano sobre transmisión |
| Llantas: | 381 x 140 mm |
| Neumáticos: | 6.00 x 16. Otros neumáticos opcionales según usos |
| Largo/Ancho/Alto: | 427/165/163 (dimensiones en centímetros) |
| Batalla: | 257 cm |
| Vía del./tras. | 127 cm |
| Depósito: | 47 litros |
| Velocidad máxima: | 110 km/h |
| Consumo: | 9 a 11 litros/100 km |

(Artículo de Pablo Gimeno, Comisión Técnica de Históricos de ASEPA).

Curso: ‘Sistemas ADAS de ayuda a la conducción’

¿Eres un apasionado de la tecnología? ¿Conoces los nuevos sistemas de ayuda a la conducción? ¿Necesitas formación para reparar y calibrar estos sistemas?.



Curso CESVIMAP
Sistemas de Ayuda a la Conducción (ADAS)
2ª edición
100% On line
75 horas lectivas
Amplio contenido multimedia
Más información
CESVIMAP

Tras el éxito de la primera edición, **CESVIMAP** convoca su 2º curso *online*: ‘Sistemas ADAS de ayuda a la conducción’ con un contenido 100% *online*, 75 horas lectivas y amplio contenido multimedia. Este curso está indicado para:

- Conocer qué son los ADAS y qué tipos existen de sistemas de ayuda a la conducción.
- Aprender qué sensores utilizan, sus propiedades físicas y dónde van ubicados.
- Advertir la influencia que tienen estos sistemas en la reparación de otros componentes (sustitución de lunas, reparación de paragolpes, desmontajes parciales...).
- Tener una idea del coste de estos sensores y en qué situaciones es necesario sustituirlos o repararlos.
- Distinguir los tipos y equipos de calibración que existen, sus precios, componentes y la metodología de trabajo.
- Familiarizarse con los procesos de calibración de cámaras, radares frontales y laterales y cámaras de visión 360°.

Del 20 de abril al 29 de mayo. Formación tutorizada mediante profesores altamente cualificados. Además, gracias al convenio de CESVIMAP con ASEPA, los socios de nuestra Asociación pueden beneficiarse de un 25% de descuento, identificándose como ASEPA en el momento de la inscripción. Más información [aquí](#).

Webinar: ‘Gestión y Comunicación de crisis’



La pandemia del Coronavirus y los accidentes industriales recientes han puesto en la agenda de muchas organizaciones la necesidad de prepararse para gestionar escenarios de crisis. TÜV SÜD organiza el **lunes 6 de abril** (10:30 horas) el Webinar o Seminario *online*: *Gestión y comunicación de crisis: prepárate ante situaciones de alarma social*.

La asistencia es gratuita y está dirigido a los CEO, gerentes y responsables de departamentos involucrados en la gestión de una crisis. Ponente: Ester Pellicer. Más información [aquí](#).

Oferta de empleo para jóvenes ingenieros



Universidad
Francisco de Vitoria
UFV Madrid

La Universidad Francisco de Vitoria necesita contratar jóvenes ingenieros industriales para investigación y docencia a tiempo completo.

Se requiere buen expediente académico y gusto por el automóvil y el transporte, la investigación y el trabajo en la universidad.

Lugar de trabajo: Pozuelo de Alarcón

(Madrid). Interesados enviar su CV a la dirección: investigacion@ufv.es

Nuestros Protectores

En una nueva sección de este Boletín incluimos iniciativas y actividades de interés desarrolladas por nuestros Protectores. Clicar en (*) para acceder:



Curso Técnico en Vehículos Híbridos y Eléctricos (*)



Prueba un mes gratis CESVITECA, la biblioteca virtual de CESVIMAP con su investigación en reparación, nuevas tecnologías, movilidad, etc. (*)



Cidaut agradece a centros educativos la 'impresionante respuesta' a su petición de acetato para mascarillas (*)



El Instituto CMT-Motores Térmicos de la UPV cumple cuarenta años (*)



Hospital IFEMA de emergencia (*)



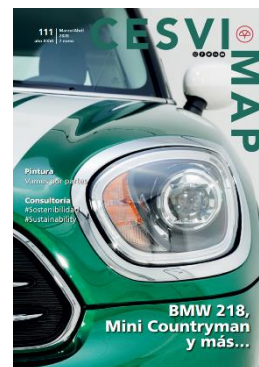
Máster en Ingeniería de Automoción. Abierto plazo de inscripción 2020/21 (*)

¿Quieres leer las revistas del Sector de Automoción?

Si eres Socio Premium o Socio Senior de ASEPA puedes suscribirte gratuitamente a la versión impresa de una de las dos revistas AUTOFÁCIL o EVO. Para cualquier tipo de socio de ASEPA puedes suscribirte a la revista AUTOBILD con un 40% de descuento. En ambos casos debes solicitar el acceso a la dirección de correo electrónico: asepa@asepa.es



Respecto a las siguientes 3 revistas, puedes leerlas o descargarlas gratuitamente clicando sobre la portada de cada una de ellas.



La vida de ASEPA

Continuamos con esta nueva pequeña sección donde damos a conocer someramente lo que vamos haciendo en nuestra Asociación, tanto sobre la actualización de nuestros datos principales, así como introduciendo algunas reseñas de las actividades que puedan ser de interés y que permitan a todos conocer mejor lo que hacemos cotidianamente en ASEPA.

A la fecha del 1 de abril del 2020 contamos con **34** Protectores, **1.597** Socios y Adheridos, y **5.533** Simpatizantes. En LinkedIn tenemos **19.212** contactos y los Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con **1.469** miembros. Por último, mantenemos **9** Acuerdos de Colaboración.

La pandemia por el coronavirus, que nos está empezando a golpear fuertemente en estos momentos en España, especialmente en Madrid, está perturbando, como a todos, la normal actividad de nuestra asociación, sobre todo en la programación del área de formación. No obstante, estamos tratando de mantener nuestra normal relación con socios y simpatizantes de ASEPA, así como la normal edición de este boletín en las próximas quincenas.

El cambio del sistema de distribución de nuestros **Boletines de Noticias de Automoción** puede suponer que aparezcan algunas incidencias. No obstante, informamos que todos los boletines editados hasta ahora están siempre actualizados y disponibles en nuestra [página web](#).

Con el **Diccionario Panhispánico del Automóvil** estamos pasando a la 2ª fase de revisión.

Recordamos a todos que la 3ª edición del libro **'Personajes Ilustres de la Automoción Española'** ya está impresa y disponible (ver detalles y pedidos [aquí](#)).

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Anfac
2. <https://www.faconauto.com/el-coronavirus-frena-el-desarrollo-de-los-vehiculos-autonomos/>
3. <https://motor.elpais.com/actualidad/byd-pasa-de-fabricar-coches-a-mascarillas-contr-el-covid-19>
4. Anfac
5. https://hipertextual.com/2020/03/crisis-covid-19-emisiones-co2?utm_source=Hipertextual+Newsletter&utm_campaign=a13c5052fe-Newsletter+Hipertextual&utm_medium=email&utm_term=0_e9ffbde302-a13c5052fe-81968865
6. https://www.camionactualidad.es/index.php?option=com_k2&view=item&id=7368:asi-esta-el-transporte-europeo-debido-al-coronavirus&Itemid=1325
7. Finae
8. <http://www.unologista.org/guia-coronavirus-logistica/>
9. https://www.posventa.info/equipamiento/como-eliminar-automovil-riesgos-contagios-infecciones_15139297_102.html
10. https://www.infotaller.tv/reparacion/ITV-Granada-comienza-rapidos-coronavirus_0_1422757733.html?utm_source=Infocap&utm_campaign=66502f9e3c-EMAIL_CAMPAIGN_2020_03_27_05_15&utm_medium=email&utm_term=0_a37fa246e8-66502f9e3c-281717105
11. Gasnam
12. Asepa
13. Cesvimap
14. Tüd Süd
15. Universidad Francisco de Vitoria
16. Protectores de ASEPA
17. Luike, Autobild, Editec y Cesvimap
18. Asepa



Lo más fácil es emplear el enlace:
<http://www.asepa.es/index.php/socios-asepa/asociarse.html>

Pero, si lo prefieres, también puedes poner un correo electrónico a: asepa@asepa.es con los siguientes datos:

- Nombre y apellidos
- Teléfono móvil
- Correo electrónico
- Empresa o Centro de Estudios
- El código IBAN de la cuenta bancaria (si es el caso)

Las cuotas anuales son:

| | |
|---|----------|
| Socio Premium* | 50 €/año |
| Socio Senior (más de 65 años) | Gratis |
| Socio Junior (hasta 2 años después acabar estudios) | Gratis |
| Adherido | Gratis |

* Los empleados de los Protectores de ASEPA y los desempleados son gratis, mientras se encuentran en esta situación.

Protectores



Acuerdos de colaboración con:



Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid



REAL ACADEMIA ESPAÑOLA



Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)
Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 7 – 28031 MADRID
tfn: 910 678 874 - web: <http://www.asepa.es> - email: asepa@asepa.es

Salvo que se indique lo contrario, los artículos expuestos en este boletín no son propiedad de ASEPA, son recogidos de otros medios públicos de prensa digital y su veracidad no está contrastada por esta asociación. Por tanto, ASEPA y sus Protectores no asumen por principio como propias las informaciones u opiniones de terceros incluidas en este boletín.