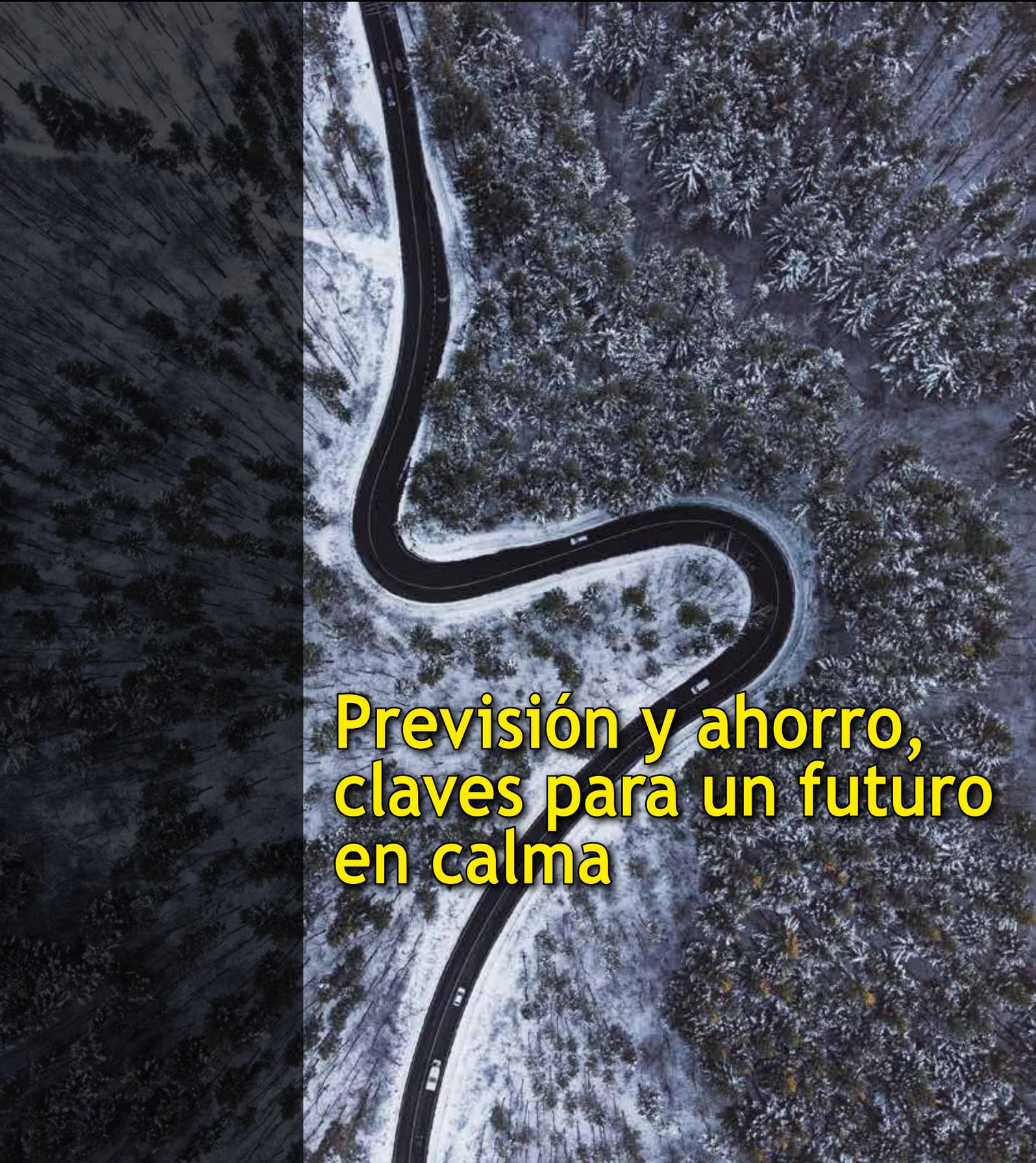


d defensa del Conductor

UECA m.p.s.
SEGUROS

IV Época - Año XXVI - Nº 210 - Diciembre 2023

Unión Española de Conductores. Fundada en 1908

An aerial photograph of a winding asphalt road through a dense forest covered in snow. The road curves in a large 'S' shape. The trees are dark green and heavily laden with white snow. The overall scene is serene and quiet.

**Previsión y ahorro,
claves para un futuro
en calma**

AUTÓNOMO ESTO TE INTERESA

¿QUIERES ASEGURARTE UNA PENSIÓN COMPLEMENTARIA A LA DE LA SEGURIDAD SOCIAL, Y ADEMÁS DESGRAVARTE LAS APORTACIONES?

Actualmente, el importe máximo que se puede aportar a los planes de pensiones individuales o a los planes de previsión asegurados, así como el importe máximo que puede deducirse en el I.R.P.F por este concepto, es de 1.500 euros.

El 30 de junio de de 2022 se aprobó la ley 12/2022 para el impulso de los planes de pensiones de empleo. La disposición final primera de dicha ley establece en su punto 2º, la posibilidad de que los empresarios individuales o profesionales, puedan aportar y además deducirse 4.250 euros adicionales, mediante aportaciones a Mutualidades de Previsión Social de la que sean mutualistas.

Para aprovechar esta oportunidad, en U.E.C.A estamos trabajando para contar próximamente con un nuevo producto de previsión social en que los mutualistas que sean autónomos puedan aportar hasta 4.250 euros, que además podrán deducirse en su declaración de la renta.

Alta rentabilidad
Exclusivo para autónomos
Importantes ventajas Fiscales
Con liquidez en Casos Especiales

INFÓRMATE info@ueca.es

Edita: Unión Española de Conductores de Automóviles (U.E.C.A.)
Hortaleza, 65, 28004 Madrid

Tels: 91 522 75 11
91 522 76 64 - 91 522 76 74

Tel. Atención Mutualista: 91 523 82 52

Quejas y reclamaciones:
att.mutualista@ueca.es
Whatsapp: 619 55 66 37

El Volante Aragonés

c/ Doctor Cerrada, 20, 50005 Zaragoza

Tel.: 976 222 556

Whatsapp: 681 181 527

Delegación Valencia

Conde Salvatierra de Álava, 6, 1º

Valencia 46004

Tel.: 96 351 36 25

valencia@ueca.es

www.ueca.es

Presidente

Fermín Javier Albendea

Secretario

Manuel Barrio Rodríguez

Sección Jurídica

Mario Torrado Sancho

m.torrado@ueca.es

multas@ueca.es

Producción

Ediciones Guspiada

Tel.: 91 506 24 09

Depósito Legal

M-820 1958

TIRADA CERTIFICADA POR
CORREOS DE ESPAÑA

Esta revista está abierta a las colaboraciones de los socios. UECA no comparte necesariamente los contenidos u opiniones vertidas en la misma.

Editorial

Estimado Mutualista,

Me dirijo a ustedes en nombre de la Junta Directiva, ahora que despedimos el año 2023. Un año en el que hemos seguido trabajando para los socios, a quienes queremos agradecer su confianza en UECA y en el mutualismo.

Un mutualismo que ha sido y sigue siendo fundamental para la sociedad a lo largo de la historia, como demuestra el hecho de que UECA haya cumplido 115 años. Quienes llevamos años formando parte del mutualismo sabemos lo importante que es, y confiamos en que las nuevas generaciones entiendan que esta es su casa, que ellos son los dueños de su compañía y que aquí obtendrán siempre mucho más que en cualquier aseguradora.

Porque aquí estamos para que los beneficios reviertan en los socios, trabajando en nuevos productos que les ayuden a ahorrar, a garantizar su jubilación, a pensar sin miedo en el futuro, y, sobre todo, a disfrutar del presente.

En UECA trabajamos para ofrecer siempre lo mejor y estamos muy orgullosos de que el mutualismo que representamos siga vivo en cada uno de nuestros socios. Sin ellos esto no sería posible, así que aprovecho nuevamente la oportunidad que me dan estas líneas para redundar en mi agradecimiento.

Quiero, además, dar la bienvenida a UECA a los socios de dos nuevas mutualidades, del Centro de Protección de Chóferes de La Rioja y de la Mutualidad de Autores y Editores. Confío en que encuentren en UECA productos que se ajusten a sus necesidades y que con su respaldo sigan haciendo grande esta mutualidad en la que nuestro principal objetivo es y será ayudar a nuestros socios de forma personalizada.

Por eso les quiero recordar que siempre encontrarán la puerta de mi despacho abierta para quienes deseen recibir toda la información que consideren oportuna para el buen funcionamiento de la entidad.

Por último, aprovecho estas líneas para desearles de parte de toda la Junta Directiva y de los empleados de UECA que tengan unas FELICES FIESTAS.

Reciban un cordial saludo.

Fermín Javier Albendea Benito



Sumario

Informe

UECA cierra un nuevo ejercicio en positivo

6



Entrevista

Malena Alterio, una taxista en la ficción

8



Seguridad Vial

Las autoescuelas exigen más nivel en las clases

16



Motor exprés

Las últimas noticias del sector

20



Cultura

2023, un buen año para la cultura española

26



Al volante

Camiones eléctricos, ¿mito o realidad?

34





Queridos mutualistas:

Próximo ya a finalizar este año 2023 quiero deseáros en nombre de los que hemos formado parte del Consejo de Administración de la MAE que disfrutéis una feliz navidad y un próspero 2024. Durante este año que termina se ha culminado el proceso de fusión de nuestra mutualidad, por lo que todos nosotros hemos pasado ya a ser mutualistas de UECA. En esta misma revista encontraréis información sobre los productos de UECA, que ya podéis contratar, algunos tan beneficiosos como son los seguros de salud y otros que hasta ahora no era posible ofrecerlos desde la MAE. Así mismo y gracias a nuestra integración en UECA se mantienen íntegramente todas las actuales coberturas del Plan de Previsión Futurautor y de Previsión Asegurado de Autores y Editores. Quiero agradecerlos que mantengáis vuestra confianza en el mutualismo como instrumento idóneo de previsión social tal y como hasta ahora se os ha ofrecido desde la MAE a los Autores y Editores miembros de SGAE y a los miembros de otras sociedades de gestión. Considero que con nuestra integración en UECA vemos ampliadas las ventajas que a todos nos ofrece el mutualismo. Estoy seguro que quedamos todos en las mejores manos.

Un cordial saludo

Joan Albert Amargós

Estimados mutualistas del Centro de Protección de Chóferes de La Rioja:

Aprovecho con gusto esta oportunidad que me ofrece UECA en la publicación de su revista para deseáros lo mejor para las próximas celebraciones navideñas que se avecinan e informaros de los últimos acontecimientos. En la reunión de la Asamblea General Extraordinaria, celebrada día 30 de junio de 2022 se acordó la Fusión entre Unión Española de Conductores de Automóviles, Mutualidad de Previsión Social a Prima Fija (Entidad Absorbente) con domicilio en la calle Hortaleza, núm. 65, en Madrid. El proceso de fusión comenzó con unas primeras conversaciones auspiciadas por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con el objetivo de promover la transformación de las entidades de reducida dimensión mediante intercambios y fusiones. El mencionado proceso se fue desarrollando con los trámites burocráticos necesarios y ya podemos decir que nos encontramos en el punto final, pendientes de la inscripción en el Registro Mercantil de Madrid que dará lugar a que el Centro de Protección de Chóferes y UECA se conviertan en una sola mutualidad. Del mismo modo, os informamos que recientemente se finalizó del mismo modo la fusión de UECA con el Volante Aragonés, Mutualidad que en 2020 cumplió los 100 años de historia al igual que nuestro Montepío. Desde UECA se están llevando a cabo conversaciones con otras Mutualidades, entre otras la Mutualidad de Autores y Editores con el objetivo de, entre todos, lograr convertir esta entidad en una Mutualidad con suficiente entidad, competitiva en el actual mundo del seguro que tanto está cambiando en los días que vivimos. En la fusión se acordó mantener la marca de Centro de Protección de Chóferes de La Rioja, así como las prestaciones y los derechos de los mutualistas de La Rioja, poco a poco iremos percibiendo cambios y novedades que vendrán a reforzar o mejorar lo que ya tenemos. Comenzamos pues esta nueva etapa con los mismos servicios y prestaciones de siempre, pero también prestaciones nuevas como seguros de vida, planes de ahorro entre otros que ofrece UECA a sus asociados y que ya están a disposición de los mutualistas de Centro de Protección de Chóferes. Os deseo unas muy felices fiestas!

D. Manuel Pérez Marín



Plan de Ahorro y Jubilación

PIENSA YA EN TU FUTURO



Realiza **pequeñas aportaciones mensuales** y acumula un capital a la edad de 65 años

Con un **interés garantizado del 1%** y participación en beneficios del 90% sobre la rentabilidad de las inversiones

Hasta **tres aportaciones extraordinarias** durante el año

Sin límite de aportación, al contrario que en PPAs y PP

Para una aportación de 90 euros mensuales, y considerando que el producto obtiene una rentabilidad del 3%, el capital acumulado a la fecha de jubilación, en función de la edad en la que se empiece a aportar, es la siguiente:

Empezando con 50 años se acumulan en torno a 18.000 €

Empezando con 30 años, se acumulan en torno a 59.000 €

¿Quieres tu proyecto personalizado?

Llámanos o pide información a través de nuestro correo electrónico **info@ueca.es**



UECA mantiene su estabilidad pese a la crisis global



Presidiendo la sesión, a la derecha, el presidente de UECA, Fermín Javier Albendea (d), acompañado del secretario, Manuel Barrio (i)

Quando todo parecía remontar tras dos años complicados, 2020 y 2021, las buenas previsiones de 2022 volvieron a verse truncadas, nuevamente por diferentes acontecimientos a nivel global. La guerra en Ucrania, la crisis energética, problemas en la cadena de suministros, subida continuada de los precios y cambios en la política económica de los países marcando, un año más, la economía a nivel nacional.

No obstante, a pesar de ello la economía española creció por encima de los pronósticos, situándose por encima del 5,5%. También la evolución de la Unión Española de conductores ha sido favorable, debido a la disminución de primas, en consonancia con el entorno económico, y a un mantenimiento de la siniestralidad, que incluso se ha visto reducida en algunos ramos. Además, los gastos

han estado monitorizados con el objetivo de que no se vieran muy afectados por las subidas de precios y se ha logrado obtener un nivel de rentabilidad de los activos satisfactorio. Como consecuencia, el resultado después de impuestos obtenido por UECA en 2022 ha sido de 214.306,38 euros.

Tal y como informó el presidente, Fermín Javier Albendea, durante la junta General Ordinaria del ejercicio 2022, UECA tiene previsto un incremento de primas motivado por el refuerzo de la estructura comercial de la mutualidad. Además, recordó que el incremento del IPC no se ha trasladado a las primas que pagan los mutualistas.

La incorporación de la figura del Director General durante el ejercicio de 2022 se ha reforzado la línea de trabajo comenzada en años anteriores, centrada

El resultado de 2022 ha sido de 214.306,38 euros

en la gestión comercial, el servicio al mutualista, la revisión continuada de costes y la gestión de los activos financieros de la mutualidad.

De hecho, se crearon dos nuevas pólizas durante 2022. El seguro de vida y el seguro de rentas inmediatas. Este último consiste en una aportación única para recibir, a partir del siguiente mes, una renta mensual, ya sea vitalicia o por un plazo fijado. Además, contratar este seguro puede suponer la exención del impuesto de incremento patrimonial resultante de la venta de una licencia de taxi, una vivienda y otros elementos de patrimonio.

El refuerzo de la estructura comercial que tiene UECA previsto tiene como objetivo cambiar la tendencia a la baja en el número de socios y pólizas. Y es que la cartera de pólizas de diciembre de 2022 era de 21.687 pólizas, un 7% inferior al ejercicio de 2021. El presidente también quiso destacar el servicio de consulta directa jurídica con nuestros letrados y profesionales de forma presencial en nuestras oficinas. Durante el año 2022 se realizaron un total de 1.722 consultas para la resolución de multas, siniestros

y demás consultas de diversos asuntos realizadas por los mutualistas.

Las cifras de UECA

En cifras, las primas imputadas netas de reaseguro, en el ejercicio 2022 disminuyeron un 4,1% con respecto al año 2021, mientras que la prima media de las pólizas aumenta en el ejercicio 2022 hasta los 99,61 euros, frente a los 98,38 euros que presentaba el ejercicio anterior, lo que supone un incremento del 1,2%. En cuanto a subsidios pagados, estos han disminuido respecto a 2021 en un 21,7%, siendo los que más bajan los correspondientes a incapacidad laboral y accidentes laborales.

Ante los datos presentados a los socios, Iván Bárcena, director general de UECA, destacó la estabilidad económica de la entidad y señaló que las cuentas técnicas, de vida y no vida, arrojaron también resultados positivos, lo que calificó como “una muy buena noticia para la



Los socios confiaron un año más en la gestión de la junta Directiva

UECA ha celebrado su 115 aniversario

entidad”. Bárcena también hizo referencia a la fusión con El Volante Aragonés, autorizada en 2021 por la dirección General de Seguros, y que ya reportó conjuntamente los datos trimestrales al regulador de UECA. Sobre las fusiones con el Centro de Protección de Choferes de la Rioja MPS y con la Mutualidad de previsión Social de Autores y Editores MPS, explicó que ambas han sido autorizadas por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones a lo largo de 2023.

Fermín Javier Albendea continúa al frente

Durante la celebración de la Junta General Ordinaria del mes de junio, Fermín Javier Albendea aceptó el cargo de presidente un año al ser el único candidato para cubrir el puesto. Elegido por primera vez en 2014, el actual presidente lleva casi dos lustros al frente de la entidad. Además del presidente, también aceptó su cargo como vocal José Javier Alonso.



115 años de mutualismo

Fundada en 1908, la Unión Española de Conductores de Automóviles ha cumplido 115 años este 2023, siempre con el objetivo de proteger al colectivo de chóferes y conductores profesionales de los evidentes riesgos a los que se exponen cada día. Actualmente, cerca del 90% de sus socios son conductores profesionales y la empresa tiene cobertura en gran número de Comunidades Autónomas.

Durante este año de celebraciones, además, UECA recibió la visita del Director General de Seguros, un hito para la compañía.

Desde UECA llevan más de un siglo trabajando para ser la mutualidad de previsión social de referencia en España por su gestión responsable, plasmando con su quehacer su total cercanía con la realidad social de hoy día y los problemas que de verdad preocupan a los ciudadanos.

Por ejemplo, con campañas como la realizada durante 2022 en colaboración con la Asociación Élite Taxi Madrid, “Taxi Cardioprotegido” con el objetivo de atender de forma rápida cualquier parada cardiorrespiratoria próxima a la ubicación de un taxi cardioprotegido.

“Es más cómodo hablar con una persona que estar pendiente de apps”

Malena Alterio da el salto al taxi, aunque solo en sentido cinematográfico. Lo ha hecho en su última película, *Que nadie duerma*, en la que interpreta a Lucía, la protagonista. Dirigida por Antonio Méndez Esparza, Alterio da vida a una mujer que pierde su trabajo y encuentra en el taxi una oportunidad laboral que le traerá muchas aventuras circulando por las calles de Madrid.



Fotografía del rodaje de la película protagonizada por Malena Alterio

En su última película, *Que nadie duerma*, la actriz Malena Alterio se sube al taxi para dar vida a Lucía, una mujer que acaba de perder su trabajo y que decide comprar una licencia para seguir ganándose la vida. Tras esa decisión, una serie de inquietantes acontecimientos marcan el ritmo de una de las películas que muchos críticos sitúan ya como una de las revelaciones del año.

Para llevar a cabo este papel, Alterio no ha dudado en ponerse en contacto con taxistas de Madrid. Durante días ha estado cerca de profesionales, mujeres en su mayoría, para poder conocer de primera mano un sector que ya respetaba de antes y que ahora pone aún más en valor.

Sobre el mundo del taxi y de las diferencias o incluso similitudes que puede encontrar con el



Malena Alterio conduciendo un taxi dando vida a Lucía en *Que nadie duerma*

de las actrices. Un mundo en el que, como ella bien dice, nadie te asegura lo que pasará al día siguiente.

Defensa del Conductor.- A la hora de trabajar para dar vida al personaje de Lucía, que decide transformar su vida y comprar una licencia de taxi, ¿se ha puesto en contacto con el sector del taxi?

Malena Alterio.- Sí. Ha sido genial y los taxistas han sido muy generosos con nosotros, absolutamente todos. Hemos intercambiado charlas, sobre todo con taxistas mujeres. De hecho, la mujer que aparece en la primera escena de la película, que es quien da luz a la protagonista sobre la posibilidad de comprar un taxi, es una mujer taxista. Ella es una persona muy cariñosa y pasamos un día de rodaje divertido. Además, durante tres o cuatro días estuvimos a su lado y pude ver el mecanismo, las esperas, pude sentir lo que sienten los taxistas cuando pasan mucho tiempo sin coger ningún cliente.

DdC.- De hecho, se muestra precisamente esa circunstancia durante la película.

M.A.- Sí, hay un momento en el que se refleja una conversación propia que tiene el taxista hasta que entra un cliente en su coche.

DdC.- Igual que le pasa a Lucía, protagonista de la película *Que nadie duerma*, el taxi se presenta en la vida de muchas personas como una

oportunidad laboral. Muchas veces llega de rebote y supone un reciclaje profesional.

M.A.- El taxi es una oportunidad muy positiva. Sé de la dificultad que entraña el trabajo y la cantidad de horas que hay que dedicar, pero debo decir que tampoco soy taxista. Pero en la medida en la que uno es dueño y señor de sus horarios y no hay jefes que aguantar, es una oportunidad y una buena alternativa laboral. Hablo desde fuera, quiero dejar esto claro, ya que seguramente sea una profesión mucho más complicada y más hoy en día con toda la competencia que hay.

DdC.- ¿Cuál es la mayor diferencia entre su profesión y la de taxista?

M.A.- Para ser actriz te tiene que gustar mucho la profesión. Si te va bien está genial, pero no a todo el mundo le va bien.

Así como en el sector del taxi hay que remar mucho para llegar a fin de mes, en el sector de los actores hay un porcentaje muy alto de compañeros que se tienen que reinventar, que tienen que dar clases y hacer otras historias para llegar a fin de mes. Es un oficio que hoy tienes, pero no sabes si mañana no. En ese sentido el taxi sabes que, de alguna manera, si tienes esa licencia y más o menos te lo trabajas, haces hucha y gozas de una cierta estabilidad.

DdC.- Actualmente hay un debate importante que también afecta al taxi, y es el de la necesidad

“En el taxi uno es dueño y señor de sus horarios”



de preservar o no el papel del autónomo frente a las grandes plataformas. ¿Qué piensa al respecto?

M.A.- Que soy una gran defensora del taxi, porque son unos enormes trabajadores. He tenido experiencias malas con las otras alternativas y ya soy un poco mayor. Para mí es más cómodo hablar con una persona en una centralita que estar pendiente de las apps y que te manden un código y estar pendiente de una pantalla. No me gusta, no me encuentro, prefiero levantar la mano y decir a dónde voy, o llamar al radio taxi.

DdC.- ¿Qué significa el taxi para Malena Alterio?

M.A.- El taxi, al menos para mí, forma parte de mi día a día, forma parte de mi vida. Y en la ficción de Lucía, también. Fíjese que casualidad que hace ahora más de veinte años hice otro papel de protagonista en una película que se llama Una palabra tuya, dirigida por Ángeles González Sinde, y también era taxista. En un momento dado es como que el taxi siempre está como salvavidas, no sé si una manera real porque también es duro, pero sí como una posibilidad de trabajo. Y es verdad que, hablando con varios taxistas, comentaban que venían de otras profesiones de informática, empresas, etc. También nos hemos encontrado con muchos casos que lo han heredado de su familia.

DdC.- En esa película se aborda, aunque sea desde la comedia, una cuestión muy viva en la

sociedad y es ese papel de psicólogo que juegan en ocasiones los taxistas.

M.A.- Parece un confesionario y estoy de acuerdo como que el lugar invita. Esa sensación de estar encerrado en un sitio con un desconocido al que seguramente no vayas a volver a ver en la vida parece que da pie a abrirte. Me lo comentaron precisamente las compañeras taxistas que muchas veces más que taxistas son escuchantes. La gente les cuenta historias fascinantes.

DdC.- ¿Cómo valora, tras su propia experiencia preparándose para el papel, el trabajo de un profesional del transporte de pasajeros?

M.A.- Una de las cosas con las que me quedo y que me gustaría rescatar y me parece genial es que los taxistas, y no así los conductores de VTC, tienen que acudir a clases, aprenderse las calles, estudiar, etc. En definitiva, deben ser profesionales, saber del trato con el cliente, y conocer las distintas reglas. Todo eso lo pongo en valor en el sentido de que no te regalan nada. Es delicioso encontrarse con un profesional que no pone el GPS, que se conoce todas las calles, que te lleva por la mejor opción. Y luego también del día a día del taxista me parece duro el hecho de que de repente puede haber un día que te vaya fenomenal y otro que te vaya peor, ningún día es garantía de nada.

“Ser actriz es un oficio que hoy tienes, pero no sabes si mañana no”

Javier Izquierdo



**DEFIENDE TU CARNÉ
CON NOSOTROS**

Por 51,47 €/año _____ 1.400 €/mensual por retirada o revocación

Por 80,67 €/año _____ 1.900 € mensual por retirada o revocación

COBERTURA 24 X 7 TODOS LOS VEHÍCULOS

Defensa Penal: la más completa del mercado, garantizando defensa penal en caso de accidente, en toda la Unión Europea con abogado, fianza penal y dietas por asistencia

Recurso de multas: de cualquier organismo con o sin puntos, hasta agotar vía administrativa

Cursos de recuperación: abono de los cursos de recuperación parcial y total de puntos perdidos

Subsidio de ayuda familiar: 1.900 o 1.400 euros/mes, dependiendo de la cuota, por revocación o retirada del carné, hasta 24 mensualidades

Asesoría Jurídica General: con consultas directas a abogados especialistas

Aviso Publicaciones: aviso de cualquier tipo de publicación en B.O.E, incluidas las ajenas a conducción

Llámanos o pide información a través de nuestro correo electrónico

www.info@ueca.es

Cuotas y jubilación para los autónomos, una cuestión de previsión

Con la nueva reforma del RETA, en vigor desde enero de este mismo año, los trabajadores por cuenta propia ya no pueden elegir su base de cotización, sino que está determinada por lo que se denomina como ingresos reales. Además, las nuevas alternativas de cálculo para la jubilación animan a los autónomos, y también asalariados, a plantearse alternativas de ahorro para el futuro.



En este nuevo sistema, la Seguridad Social establece quince horquillas de ingresos, a las que está asociada una base de cotización y la cuantía de la cuota a pagar cada mes y en cada caso. De momento, eso sí, se ha fijado un periodo transitorio fijando las tablas de cotización para 2023, 2024 y 2025. Para ir avanzando en un modelo puramente basado en los ingresos netos en los subsiguientes años.

De esta manera, para 2024, aquellos autónomos con rendimiento por debajo de 670 euros, la cuota se reduce en 5 euros, hasta los 225 euros al mes (-2,1%). En el tramo entre 670 y 900 euros de rendimiento la cuota mensual queda fijada desde enero en 250 euros (10 euros menos que en el presente año), lo que supone una reducción del 3,8%. Mientras que los últimos beneficiados de un alivio en sus cargas serán quienes se encuentren

en el tramo entre 900 y 1,166,7 euros mensuales, que pasaran a pagar 267 euros (7 euros menos) implicando una ligera rebaja del 2,9%.

En la parte central de la nueva tabla de cotizaciones están los rendimientos de entre 1.66,7 y 1.300 euros, que seguirán pagando 291 euros al mes; entre 1.300 y 1.500 euros con una cuota asociada de 294 euros al mes; al igual que quienes ingresen entre 1.500 y 1.700 euros para quienes el pago también asciende a 294 euros.

Y a partir de aquí empiezan a aparecer las subidas de cuotas para los siguientes nueve tramos de rendimiento. Entre los 1.700 y 1.850 euros al mes la cuota se fija en 320 euros (10 euros más al mes que en la actualidad), lo que supone un aumento del 3,2%; entre los 1.850 euros y 2.030 euros la cuota se sitúa en 325 euros (10 euros más que en este año) suponiendo una alza porcentual

similar al de la anterior horquilla. Entre 2.030 y 2.330 euros al mes de ingresos la cuota se fija en 330 euros (10 euros más), también con un volumen de subida similar. Mientras que entre los 2.330 y 2.760 euros de rendimiento se pasaría a satisfacer una cuota de 340 euros (10 euros más, que suponen un porcentaje similar a los casos anteriores).

En los últimos se observan las subidas más acusadas. Entre los 4.050 y los 6.000 euros la cuota alcanza los 445 euros al mes (25 euros más que en la actualidad), lo que supone un alza del 5,9%. Por último, para los rendimientos netos de más de 6.000 euros al mes la cuota se fija en 530 euros (30 euros mensuales más), lo que supone un 6% por encima del pago actual. En ambos casos, estos aumentos de cuotas rebasan el IPC previsto para el conjunto del año, en el 3,5%.

El retraso de la edad de jubilación ordinaria, y de la anticipada en dos meses, así como la reciente mejora del tratamiento de los periodos sin cotización en el caso de mujeres trabajadoras por cuenta ajena y de los autónomos son algunas de las novedades para los que accedan a la jubilación en 2024. En cambio, se mantiene igual que en 2023 el periodo de cotización acumulada requerido para tener derecho al 100% de la pensión.

En 2024 la edad legal de jubilación ordinaria se incrementará en dos meses respecto a la de 2023, situándose en 66 años y 6 meses cuando se cuente con menos de 38 años de cotizaciones. En cambio, en caso acumular 38 años o más años cotizados, el interesado podrá jubilarse con 65 años.

Para poder acceder a la jubilación ordinaria se requiere haber cotizado al menos 15 años

La edad legal de jubilación ordinaria está incrementándose, año tras año, durante un periodo transitorio que se inició en 2013 y terminará en 2027. A partir de 2027 la edad de jubilación ordinaria será de 67 años para el caso de aquellas personas que hayan cotizado menos de 38 años y 6 meses, y de 65 años si se acreditara un periodo de cotización de 38 años y 6 meses o más.

En cuanto al periodo mínimo de cotización exigido en 2024 sigue siendo el mismo que en 2023. Es decir, para poder acceder a la jubilación ordinaria se requiere haber cotizado al menos 15 años (carencia genérica), 2 de los cuales deberán estar comprendidos en los 15 años anteriores al hecho causante (carencia específica).

Si eres de los afortunados que se jubilan este 2024, te recordamos que para calcular la base reguladora se tendrán en cuenta los últimos 25 años de cotización (300 meses de cotización) previos a la fecha del hecho causante (normalmente, el día de cese en la actividad laboral). Para calcular la base reguladora la suma de las cotizaciones de



esos 300 meses se dividirá entre 350. Las últimas 24 bases de cotización (correspondientes a los 2 últimos años,) se computarán según su valor nominal, mientras que todas las anteriores se actualizarán según la evolución de Índice de Precios al Consumo (IPC) durante todo ese período.

Si tu fecha de jubilación es a partir de 2027, para calcular la base reguladora con la que se determina la pensión de jubilación, se permitirá elegir entre los últimos 25 años de cotización que se tienen en cuenta en la actualidad o bien considerar en el periodo de cómputo los últimos 29 años, eliminando los 2 peores años de cotización, es decir, computando 27 años de cotizaciones. En el momento de jubilación de cada tra-

bajador, será la Seguridad Social la que decidirá de oficio, y otorgará a cada futuro pensionista la prestación de mayor ingreso para cada uno de ellos, entre las dos opciones anteriores. La nueva opción de considerar 29 años excluyendo los 2 peores, se desplegaría progresivamente durante 12 años, a partir de 2027 hasta 2038, a razón de 4 meses de incremento por cada año desde 2027 a 2038.

El sistema de pensiones español sufre

España se mantiene en el puesto 26 (el mis-

España se mantiene en el puesto 26 del ranking de los 47 sistemas de pensiones por el Mercer CFA Institute

mo que en 2022) del ranking de los 47 sistemas de pensiones analizados por el Mercer CFA Institute Global Pension Index. El valor general del índice español ha disminuido levemente de 61,8 en 2022 a 61,6 en 2023, debido principalmente a un descenso en el nivel de crecimiento de los activos. Según este análisis, el principal desafío para el sistema español de pensiones continúa siendo la sostenibilidad a medio y largo plazo.

Es más, este subíndice desciende ligeramente de 28,7 a 28,5 puntos, manteniéndose como uno de los más bajos de los 47 países analizados. También decrece el subíndice de suficiencia de 80,0 a 79,7, mientras que el de integridad asciende hasta 79,2 desde los 78,9 anteriores. Esta

edición del índice destaca, además, que la caída de las tasas de natalidad ha ejercido presión sobre varias economías y sistemas de pensiones a largo plazo, afectando negativamente a las puntuaciones de sostenibilidad de países como Italia y España. En la 15ª edición del informe, Países Bajos ha recuperado la primera posición con un índice de 85,0 puntos, seguido por Islandia (83,5) y Dinamarca (81,3). Argentina obtuvo el valor más bajo del índice (42,3).

El índice cataloga a España como una C+, un sistema con elementos positivos, pero con carencias y riesgos que deben ser abordados para





que su eficacia y su sostenibilidad a largo plazo no sean cuestionadas. Para mejorar el valor global del índice para el sistema español el estudio recomienda: incrementar el apoyo mínimo a los individuos de edad más avanzada con bajo nivel adquisitivo, aumentar la cobertura de los trabajadores en los planes de pensiones a través de la afiliación o inscripción automática y seguir aumentando la tasa de participación de la población activa en las edades más avanzadas.

Planificación y previsión

Aunque hablar de jubilación puede ser como hablar de un futuro que parece muy lejano es importante empezar a planificarla cuanto antes. Para ello existen diferentes productos en el mercado, como el Plan de ahorro y Jubilación que

ofrecer UECA a sus mutualistas y que permite obtener un capital acumulado a la fecha de jubilación sin grandes esfuerzos.

A través de pequeñas aportaciones mensuales, con un interés garantizado del 1% y la participación en beneficios del 90% sobre la rentabilidad de las inversiones, este producto permite hacer tres aportaciones extraordinarias al año y, al contrario de lo que sucede con los PPAs y los PP, sin límite de aportación.

Así, si tienes 30 años y quieres garantizarte tu futuro, aportando 90 euros al mes, podrías acumular en torno a 59.000 euros en el momento de la jubilación.

Sin duda una de las herramientas de ahorro más interesantes para empezar a pensar en el futuro casi sin que uno se dé cuenta.

Contratar herramientas de ahorro es una buena manera de afrontar sin miedo la jubilación



30 % de dto.

- Lentes de contacto
- Gafas graduadas

C/ Hortaleza, 98 (enfrente de UECA)
Telf 913196685
opticalynx@yahoo.es

El papel de la formación

Reforzar la enseñanza teórica y práctica para los conductores, pero también las plantillas de examinadores son algunas de las cuestiones que solicitan las autoescuelas para intentar frenar la siniestralidad en carretera.



La Confederación Nacional de Autoescuelas considera que peligran los objetivos de la UE para el decenio 2021-2030 en materia de seguridad vial. “Va a ser una década perdida, si no tomamos medidas ya”, ha afirmado el presidente de CNAE, Enrique Lorca. La entidad hace un llamamiento a las autoridades y a la clase política para que refuercen la enseñanza teórica y práctica que reciben quienes desean ser conductores. CNAE insiste en la urgencia de implantar los módulos de concienciación para los aspirantes al permiso de conducir y de garantizar las prácticas en las carreteras convencionales.

Desde la Confederación recuerdan que la práctica totalidad de los conductores del país (27,5 millones) han pasado por una autoescuela. Esto da una idea de la importancia de los centros de formación vial. La creciente demanda de conductores profesionales para el transporte de mercancías y pasajeros, así como el hecho de que el permiso siga siendo imprescindible para la inmensa mayoría de la población, pone de relieve, aun más si cabe, el papel de las autoescuelas

como garantes de una formación vial que promueva la movilidad segura y eficiente.

Siniestralidad en alza

De acuerdo a los datos oficiales, en 2022 fallecieron en nuestro país 1.746 personas a causa de la siniestralidad vial, nueve menos que en 2019 (año de referencia). Se trata de fallecidos en todo tipo de vías abiertas al tráfico y dentro de los primeros 30 días a contar desde el momento en que se produjo el accidente. “Estamos como antes de la pandemia; peor aún, porque el último descenso significativo en el número de fallecidos (Covid aparte) ocurrió en 2013”, subraya Lorca.

También en 2022, de los 97.935 siniestros con víctimas (muertos, heridos graves y heridos leves), 2/3 tuvieron lugar en vías urbanas y 1/3, en vías interurbanas. Ahora bien, en estas últimas se produjo el 73% de los muertos, igual que hace 10 años. Además, de los 1.270 muertos en vías interurbanas, el 73% pereció en una carretera con-

en la seguridad vial

vencional, y el 27% restante, en una autopista o autovía. «Las carreteras convencionales son sin duda la más importante de todas las asignaturas pendientes por lo que respecta a la seguridad vial en España, afirmó el máximo responsable de CNAE. “Objetivamente, circular por ellas entraña un riesgo mayor; razón de más para que los alumnos y alumnas de las autoescuelas reciban una formación acorde con el verdadero desafío que estas vías representan, en las que el menor error o imprudencia puede resultar fatal”, añadió Lorca.

Otros datos: el 77% de los fallecidos eran varones y el 23%, mujeres, y he aquí los factores concurrentes de más peso en los siniestros mortales: la distracción (31%), la velocidad inadecuada (23%) y el alcohol (29%). “No nos cansaremos de repetir que la gente no se mata en la carretera por un desconocimiento de las normas, sino por una falta de concienciación sobre las consecuencias de vulnerarlas o por una decisión equivocada; hay que despertar esa conciencia y enseñar a decidir bien; de ahí la necesidad de los módulos a los que me referí antes”, insistió el presidente de la Confederación .

Durante la primera década de la seguridad vial en Europa (2001-2010), declarada por la UE con el objetivo de reducir en dicho periodo a la mitad el número de muertos y heridos graves, cayó en España el número de muertos de 5.517 a 2.478. En la segunda (2011-2020), se redujo de 2.060 a 1.755, (otra vez tomamos 2019 y no 2020 como año de referencia). Ahora, en la tercera década,

En 2022 fallecieron 1.746 personas a causa de la siniestralidad vial

(2021-2030) los resultados no parecen muy alentadores.

Con la tasa de mortalidad por millón de habitantes sucede algo similar: en la primera década, se desplomó de 136 a 53; en la segunda, el descenso describió una curva suave: de 44 a 37 (si tomamos el año 2019 como referencia). En 2022 seguimos en 37, por cierto, un punto más que en 2013, 2014 y 2015.

Aunque para Enrique Lorca, que también preside la Asociación Europea de Autoescuelas (EFA), es verdad que la tasa de muertos por millón de habitantes en nuestro país es la sexta menor de la UE, estamos ante un problema en términos absolutos es general y afecta a toda la UE. “El estancamiento es general y la experiencia dicta que, si no avanzamos, retrocederemos. Es hora de actuar».

Escasez de funcionarios de tráfico

CNAE pone también el foco en un problema que se arrastra en nuestro país desde hace más de 20 años: la escasez de funcionarios en las jefa-



Las autoescuelas piden más examinadores

turas de Tráfico. CNAE reclama que las plantillas de examinadores y operadores de datos adscritos a dichas jefaturas sean suficientes, a fin de evitar que se colapsen en periodos de alta demanda del examen práctico de conducir, como por ejemplo el verano, que coincide, además, con las vacaciones de muchos funcionarios.

Además, creen que, ante la transición hacia una movilidad más sostenible, es importante que los centros de formación adapten la formación vial a las demandas actuales y se anticipen a las futuras. “Ya somos proactivos e impartimos las clases sirviéndonos de las herramientas y técnicas pedagógicas más modernas y eficaces”, señaló Lorca. Sin embargo, los frecuentes cambios en las normas que regulan la circulación y los continuos avances en el equipamiento de los vehículos obligan a las autoescuelas a un constante esfuerzo para estar al día, “a fin de poder trasladar a nuestros alumnos las últimas novedades”.

Factores de riesgo

Entre las principales preocupaciones de las autoescuelas destaca la siniestralidad en las vías convencionales, que siguen siendo las que más fallecidos registran, de modo que tres de cada cuatro muertes en las vías interurbanas se producen en una carretera secundaria.

Por otro lado, las distracciones están detrás de uno de cada tres siniestros mortales, por lo que desde la patronal se insiste en la necesidad de impartir módulos de concienciación. En este sentido, las autoescuelas también recuerdan que el alcohol está presente, ya sea como factor concurrente o como desencadenante, en uno de cada tres siniestros mortales de tráfico. Asimismo, el exceso de velocidad es otro factor tan preocupante como los anteriores.

En la misma línea, la creciente siniestralidad en vehículos de movilidad personal (VMP) evidencia que sus conductores no conocen las normas y las señales, es decir, necesitan formación al respecto.

Por todos estos motivos, los representantes de CNAE han mantenido reuniones con los equipos que elaboran los programas de los distintos partidos para discutir una serie de propuestas y su relevancia en el actual contexto socioeconómico, con el ánimo de que las asuman como propias.

Movilidad sostenible y responsable

CNAE se muestra convencida de que tales propuestas, respaldadas por un análisis riguroso de la situación actual y una visión orientada al futuro, pueden contribuir significativamente a la mejora en España de la formación de conductores en y, por tanto, de la seguridad vial. “Vivimos en un contexto de cambios rápidos y desafíos constantes. El impulso hacia una movilidad más sostenible y la necesidad de conductores profesionales, junto con la siempre preocupante siniestralidad en las vías, nos exige impartir la mejor formación vial posible”, ha asegurado el presidente de la Confederación. En este sentido, han instado a los poderes legislativo y ejecutivo a facilitar un marco regulatorio favorable para que las autoescuelas puedan afrontar con garantías de éxito todos estos retos”.

Críticas a los cambios para renovar el carnet

La Unión Democrática de Pensionistas (UDP) de Madrid ha expresado su desacuerdo con las nuevas regulaciones de la Dirección General de Tráfico (DGT) en España, que implican medidas más estrictas para la renovación del carnet de conducir para las personas mayores. Según la UDP, estas medidas, que forman parte de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 con el fin de reducir los accidentes de tráfico, podrían marginar a los conductores de mayor edad. La organización critica especialmente la reducción de los periodos de renovación del carnet y la introducción de evaluaciones psicotécnicas más rigurosas para este grupo de edad.

La UDP, que representa a los mayores y pensionistas en Madrid, argumenta que las diferencias en los requisitos para renovar el carnet de conducir basadas en la edad constituyen una discriminación y podrían considerarse inconstitucionales e ilegales en España. Además, la entidad señala que las declaraciones de los responsables de tráfico sobre los mayores influyen negativamente en las pruebas de renovación y afectan la autoestima de los conductores de edad avanzada. La asociación madrileña cree que estas restricciones basadas en la edad perpetúan estereotipos y prejuicios. Por ello, insta a la DGT y al Ministerio del Interior a reconsiderar y retirar estas medidas, como sugiere la publicación Geriátrica. Proponen seguir las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para abordar el envejecimiento de la población. Además, piden estrategias basadas en evidencia para mejorar la recopilación de datos, impulsar la investigación y colaborar con organizaciones de mayores, con el fin de cambiar la percepción y la actuación respecto a la edad y el envejecimiento al volante.

Para que la salud de nuestros mutualistas y la de sus familiares esté en buenas manos.

A través de UECA podrán acceder a un seguro de salud a medida con cobertura completa sanitaria y dental.



ASISA SALUD + ASISA DENTAL PLUS

Primas totales 2023⁽¹⁾

De 0 a 44 años	60,02 €
De 45 a 54 años	70,67 €
De 55 a 69 años	80,54 €
70 años o más	88,61 €

Y con las mayores ventajas

OFERTA PROMOCIONAL

- Para las altas antes del 31 de julio sin carencias ni preexistencias
- Para las altas durante agosto y septiembre sin carencias
- Sin copago por acto médico.
- El límite de edad para la contratación será de 65 años para las nuevas altas.
- Garantía de mascotas (www.aspad-asisa.es).

¿Quién puede beneficiarse de esta oferta?

Se pueden beneficiar de esta oferta asociados, cónyuge, pareja de hecho, hijos, nietos, nueras y yernos.

Para más información y contratación, llamar a UECA: **91 522 75 11**

(1) Primas totales por asegurado y mes. Impuestos incluidos.

ASISA DENTAL FAMILIAR

A través de **Asisa Dental Familiar** se puede acceder a franquicias más económicas que las incluidas en la póliza de salud (Dental Plus).

Prima Dental Familiar: 12,50 €/mes

Prima total mensual hasta cuatro beneficiarios, niños hasta 8 años gratis, siempre que esté asegurado el mutualista titular (se empezará a cobrar prima a partir del 1 de enero del año en el que el niño cumpla los 8 años). A partir del quinto asegurado la prima será de 4 euros adicionales por persona y mes.



Servicios digitales de última generación

Sin coste adicional y con el cuidado de siempre.



Videoconsulta

- Videoconsultas exclusivas en directo con especialistas del grupo HLA donde y cuando tu decidas.
- Comprueba si tu médico habitual tiene servicio de videoconsulta en: buscador.asisa.es.



Chat Médico

- Equipo médico especialistas las 24h del día, 365 días al año.
- Respuesta por chat en menos de 4 minutos en varias especialidades y videoconsulta en medicina general.
- Sin cita previa.



Apoyo Psicoemocional

- Consulta con psicólogo profesional.
- A través de chat médico, llamada telefónica o videoconsulta.



Soy de Asisa
91 127 20 02
ueca@asisa.es

asisa.es



Se estudian cambios en el permiso de conducir para mayores de 65



Aunque en España no existe una edad límite para no poder tener el permiso de conducir, sí que hay unas condiciones específicas para quienes tienen más de 65 años. De hecho, la propia Dirección General de Tráfico señala en su página web que “el seguir conduciendo no depende de la edad, sino del estado de las capacidades y aptitudes que tenga el conductor”. Precisamente, para asegurar que se mantiene intacta la capacidad para conducir a partir de los 65 años, se reduce el periodo de vigencia del permiso de conducir, aumentando la frecuencia de las revisiones médicas y de aptitud para que seguir conduciendo sea seguro para todos.

Sin embargo, la Dirección General de Tráfico (DGT), ha anunciado recientemente su intención de introducir cambios en este procedimiento y ha puesto el foco, precisamente, en la renovación de los conductores más veteranos. Incluso se ha llegado a hablar de la posibilidad de jubilar de manera obligatoria una vez se llegue a cierta edad, tal y como sucede en otros países. Extremos que se ha apresurado a desmentir el propio director de la DGT, Pere Navarro.

Según lo explicado por el responsable de la DGT, lo que sí se contempla es evaluar las condiciones físicas de la persona. “Ahora a partir de los 65 renuevas por cinco años. Pero prorrogar cinco años el carné a alguien con 90 parece raro”, señala.

El tema de la renovación del permiso de conducir para conductores de edad avanzada ha generado un debate continuo. Hasta ahora, las novedades introducidas en la nueva Ley de

Tráfico se basan en las recomendaciones que la DGT ha transmitido al Gobierno durante los últimos cinco años, lo que respalda la posición de Pere Navarro al frente de la organización.

De acuerdo con estas propuestas, los cambios en la renovación del permiso de conducir podrían implementarse próximamente. Aunque aún no se ha establecido una cifra específica para reducir la vigencia del permiso, se dejará de renovar cada cinco años para los conductores de edad avanzada.

Según datos de la Unión Europea, y aunque solo el 10% de los usuarios de las carreteras supera los 65 años, aproximadamente uno de cada tres accidentes involucra a personas mayores. No obstante, existen informes que contradicen estas estadísticas. Según un estudio de 2016 elaborado por la Fundación Línea Directa, pese a los prejuicios sociales, los conductores mayores de 65 años son los que menos accidentes tienen al volante: 4 veces menos que los menores de 25 años. Sin embargo, cuando tienen un accidente su mortalidad es mayor (x2,5) y sus lesiones más graves en caso de accidente (+9%).

Además, la tendencia no parece favorecer a este colectivo: entre 2009 y 2014, aumentaron su mortalidad un 5%, mientras que los menores de 25 años la bajaron en un 67%. Sin embargo, hay una gran desconfianza sobre los automovilistas más veteranos: casi 8 millones los consideran peligrosos al volante y casi 1 millón les retiraría el carné de conducir al cumplir los 65 años.

Nissan anuncia tres nuevos modelos eléctricos

Nissan sigue adelante con su visión de un futuro sin emisiones, con la confirmación de que los tres modelos fabricados en su planta del Reino Unido serán 100% eléctricos. Los tres futuros modelos se han inspirado en tres conceptos totalmente eléctricos, dos de los cuales se presentaron recientemente en el Salón de la Movilidad de Japón.

El Nissan Hyper Urban Concept, un crossover EV caracterizado por una estética elegante y moderna, el Hyper Punk Concept, un crossover compacto totalmente eléctrico con una estética exterior definida por superficies poligonales y multifacéticas y el Chill-Out Concept, presentado en 2021 y confirmado previamente como inspiración para un futuro VE que se construirá en Sunderland.

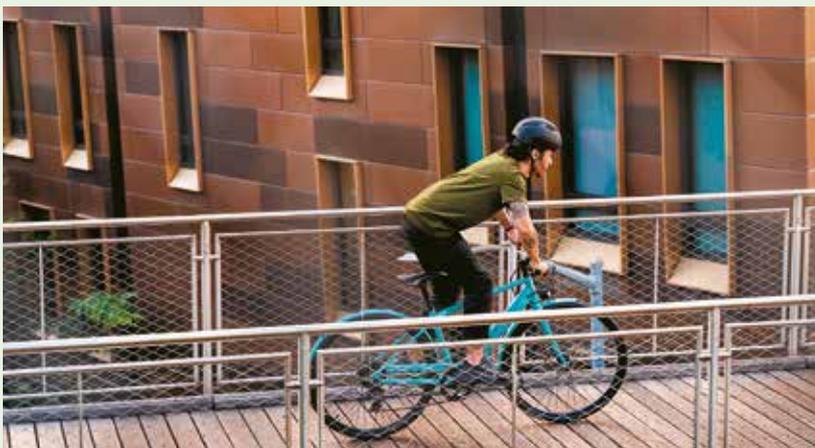
Estos tres nuevos vehículos eléctricos representan el futuro



para los tres modelos que se fabrican actualmente en la planta de Nissan en Sunderland, el Nissan Qashqai, el coche más vendido en el Reino Unido en 2022 y que en España es líder en el segmento del renting; Nissan JUKE y el LEAF, el primer vehículo eléctrico de masas del mundo, del que se han fabricado más de un cuarto de millón en Sunderland. El anuncio confirma por parte de Nissan que

todos sus coches nuevos en Europa serán totalmente eléctricos a partir de ahora, y que espera que su gama de turismos en Europa sea 100% eléctrica en 2030. También se basa en la visión Ambition 2030 de Nissan para convertirse en una empresa verdaderamente sostenible, que conduzca hacia un mundo más limpio, más seguro y más inclusivo.

España líder en micromovilidad



El 30% de los españoles utiliza vehículos muy ligeros en los desplazamientos urbanos, según un estudio realizado por el estudio realizado por Tier Mobility. Además, administraciones y organismos interna-

cionales están apostando por la movilidad sostenible para reducir la huella de carbono, fomentando así el transporte de dos ruedas. De hecho, Trek, líder mundial en el diseño y fabricación de bicicletas y productos

de ciclismo, ha publicado este año en su segundo Informe de Sostenibilidad la Regla del 692 basada en una fórmula que demuestra que si en lugar de recorrer 692 kilómetros en coche lo haces en bicicleta, compensas el equivalente en carbono que costó la fabricación de la bicicleta. "La sociedad cada vez vive más preocupada por el medio ambiente por lo que las ciudades buscan soluciones para fomentar una movilidad sostenible. En ese sentido, existen multitud de opciones al alcance de los usuarios, entre las que destaca la bicicleta, la cual, además, cuenta con la ventaja de no requerir matriculación, seguro, gasto de parking o gasolina", concluyen desde Trek.

¿Cuánto contamina un accidente de tráfico?



Un golpe entre dos coches en un día lluvioso en cualquier ciudad española. Este siniestro contamina y actualmente se desconoce el impacto medioambiental real que tiene. Esto es debido a que las aseguradoras no tienen capacidad para calcular todas las emisiones indirectas, lo que técnicamente se conoce como Scope 3, a pesar de que están obligadas a reportarlas en 2025 con datos recogidos de 2024. No es baladí. Las emisiones indirectas representan tres cuartas partes del impacto medioambiental de un golpe o accidente de tráfico. En este contexto, Solera ha desarrollado una solución, Sustainable Estimations, que abarca todo el viaje de impacto, es decir: minería y transporte (la materia prima de la pieza del coche), transformación y producción, transporte y logística, entrega de piezas, transporte, reparación, sustitución, pintura y residuos. En definitiva, esta solución permite a las aseguradoras identificar y ofrecer datos verificados de las emisiones de carbono,

así como compensar dichas emisiones. todo ello bajo la certificación ISO 14064, que es la norma genérica para la cuantificación y el informe de emisiones y remociones de gases de efecto invernadero a nivel de una organización. Si bien la práctica totalidad de las aseguradoras reconoce la importancia de medir en términos de sostenibilidad, lo cierto es que se enfrentan a problemas para hacerlo realidad. En concreto, la mitad de estas compañías afirman que necesitan hacer un mejor seguimiento y gestión de los datos de las emisiones, según el estudio propio de Solera con las aseguradoras a nivel global, dado que la primera gestiona más de la mitad de los siniestros de vehículos en todo el mundo.

En esta línea, hasta un 80% de aseguradoras afirma que en el próximo año, cambiará su forma de seguir y medir los datos de impacto de huella de carbono, especialmente al hilo de los cambios regulatorios. Este “problema” técnico y tecnológico es uno de los cuatro retos que tienen las aseguradoras a corto plazo. Otros son la percepción de que el coste de reducir emisiones es alto, la necesidad de aumentar presupuesto para invertir en soluciones sostenibles y, en definitiva, prepararse adecuadamente para la Directiva de la UE sobre información corporativa en materia de sostenibilidad (CSRD).

Por su parte, de cara al consumidor final, ser cumplidor en materia sostenible y parecerlo tiene su recompensa. Y no hacerlo, su penalización. Y es que ocho de cada 10 asegurados españoles afirman que se cambiarían a aseguradoras que ofrezcan pólizas más sostenibles. Un dato incluso superior a la media global, del 75%.

Así preparan los talleres a sus profesionales ante el reto del VE

A pesar de que el parque de vehículos electrificados aún es testimonial (sólo el 4,3% de turismos y motos, según la DGT), los talleres se preparan para, paulatinamente, un mayor volumen de entradas de eléctricos e híbridos. Para Euromaster, especialista en el cuidado y mantenimiento integral del vehículo, esto se traduce en dos grandes focos de trabajo: la formación y la seguridad. En lo que a formación se refiere, Euromaster trabaja en sus talleres en España con un plan a varios niveles, como el que se desarrolla en muchos países europeos, si bien en España aún no existe una legislación en esta materia. Así, ya

tiene consolidados los primeros niveles de la formación, lo que implica que en cada taller de la red haya al menos una persona que tenga los conocimientos específicos.

Y en seguridad, se está desarrollando un plan de trabajo que implica que cada uno de los profesionales reciba las herramientas específicas, así como diversas prendas especiales de aislamiento (como, por ejemplo, mantas de protección ante las partes de alta tensión que tienen estos vehículos). En este sentido, ya hay disponible un panel con herramientas específicas para vehículos eléctricos en sus 115 centros propios.

Euromaster cuenta, además, con toda la experiencia que está recabando de los servicios de mantenimiento que ofrece a las motos eléctricas, especialmente procedentes de flotas, tanto revisiones e incidencias como los mantenimientos mecánicos periódicos que deben realizarse de forma preventiva -de hecho, ya forma parte de la red de postventa de algún fabricante-. Esta experiencia se traslada ahora a las cuatro ruedas para ofrecer una cobertura de servicio de todo el parque automovilístico independientemente de su motorización.

La bonificación a los transportistas por el combustible baja en España



Las asociaciones de transportistas vuelven a mostrar preocupación ante la nueva escalada en los precios de los combustibles que se lleva produciendo en los últimos 4 meses, y que los sitúa en el caso del gasóleo un 20% más caro que los precios que tenía en el mes de junio, y con la previsión de que esta carrera alcista continúe los próximos meses. Pese a ello, el Decreto-Ley de prórroga de ayudas económicas aprobadas por el Gobierno el pasado mes de Junio para dar respuesta a las consecuencias derivadas de la guerra en Ucrania, estableció la reducción paulatina de la bonificación a los combustibles para los transportistas, de

tal modo que las ayudas se ha visto reducidas en un 50% a partir del mes de Octubre, quedando en tan sólo 5 céntimos por litro, lo que contrasta con los más 30 céntimos de subida que ha experimentado el precio del diesel en este período. Ello hace imprescindible adoptar con carácter inmediato nuevas ayudas que permitan a los transportistas mantener la viabilidad económica de sus actividad, dado el carácter esencial que el sector del transporte por carretera representa en España, al trasladar el 96% de las mercancías que se mueven en nuestro país. Ejemplos de este apoyo al sector del transporte, son la reciente decisión adoptada por el Gobierno portugués, en vigor desde el pasado 26 de septiembre de incrementar las bonificaciones a los combustibles suministrados en el país luso, en concreto hasta los 15 céntimos en el caso del gasóleo y de 16 céntimos en el caso de la gasolina, así como el acuerdo adoptado por el Gobierno de Canarias, la única Administración autonómica con competencias en materia de fiscalidad sobre los combustibles, de mantener la bonificación del 99% del impuesto a los transportistas hasta el 31 de Diciembre.

Si te sorprende una fuerte tormenta, así debes actuar

Para que los trayectos en coche resulten seguros, es importante ser prudentes y mantenerse informados en todo momento. Estas son algunas de las **recomendaciones más importantes** que debemos tener en cuenta si nos vemos obligados a conducir durante un temporal o somos sorprendidos por la lluvia en la carretera y existe riesgo de inundación.

- **Mantén la calma.** Ante todo, trata de permanecer tranquilo para analizar la situación y los posibles riesgos y tomar decisiones conscientes.
- **No intentes conducir a través del agua.** Si llegas a un punto que aparentemente está inundado, no trates de continuar tu trayecto, ya que existe la posibilidad de que el tramo sumergido sea más profundo de lo que parece y el vehículo pueda ser arrastrado. Si no puedes sortear la zona, es preferible que te detengas.
- **Apaga el motor.** Si te ves atrapado en un atasco debido al temporal, apaga el motor para evitar que los gases de escape entren en el vehículo. Sin embargo, mantén la llave en la posición de encendido para dejar las luces y la calefacción funcionando.
- **Da la vuelta.** Si las condiciones te permiten hacerlo de forma segura, intenta dar la vuelta y

descartar el viaje hasta que las circunstancias sean más favorables.

- **Aparca en un lugar elevado.** En el caso de que no puedas volver al punto de partida, siempre que puedas hacerlo de forma segura, busca un lugar de mayor altura en el que puedas esperar a que pase la tormenta.
- **Permanece en tu vehículo.** Salir del coche debe ser la última opción. En la mayoría de los casos, es más seguro permanecer dentro hasta ser atendido por los servicios de emergencia. Es importante mantener las ventanillas cerradas y no abandonar el vehículo salvo en caso de que pueda ser arrastrado y exista la posibilidad de alcanzar un lugar más seguro fuera.

Estas recomendaciones son para casos extremos en los que exista riesgo de inundación, pero también hay algunos consejos que puedes seguir para conducir bajo una lluvia más ligera. Entre algunos de los consejos que debes seguir se encuentran reducir la velocidad, aumentar la distancia de seguridad con el siguiente vehículo, mantener las luces encendidas, evitar adelantar o permanecer atento a cualquier novedad sobre las condiciones de la carretera o sobre cambios en el clima.

El coche en propiedad, ¿cosa del pasado?

Las nuevas tendencias en movilidad están cambiando también los hábitos de consumo y cada vez son más los que descartan tener un vehículo en propiedad. A las opciones habituales como el renting o el leasing se ha sumado en los últimos tiempos la fórmula por suscripción. Descubrimos las ventajas e inconvenientes de cada alternativa.



Del mismo modo que existen servicios por suscripción en el mundo del ocio, desde hace meses también es posible suscribirse a un coche con todo incluido. Una opción que poco a poco va ganando en popularidad entre aquellos conductores que no desean estar atados a un vehículo propio con lo que eso supone: visita a decenas de concesionarios, desembolso de una gran cantidad de dinero para la adquisición, mantenimiento posterior del coche, impuestos, ITV, etc.

Según un estudio realizado por Santander Consumer Finance, el 67,3% de los usuarios considera que este servicio resuelve o podría resolver sus necesidades actuales. De hecho, el 60,1% cree que es una solución de movilidad mejor que la que utilizan actualmente. Además, de acuerdo con el informe, el 53% de los conductores utiliza

su vehículo para ir al trabajo o para uso familiar diario, en el 22% de los casos, y alrededor de la mitad haría menos de 1000 km mensuales. Todo ello, unido a que el 53,5% de los encuestados preferiría conducir un coche nuevo cada dos o tres años, convierte al modelo de suscripción en la solución ideal.

Por otro lado, según se recoge en el estudio de Ganvam, “El impacto MADE en la venta y la posventa”, en apenas diez años, el 67% de los vehículos vendidos se destinarán a servicios de movilidad por suscripción y el 100% de los vehículos de menos de cinco años estarán conectados.

La suscripción a un coche es tan fácil como darse de alta en Spotify o en Netflix. El proceso sea 100% digital y el usuario pueda recibir el vehículo en la puerta de casa gratis, en pocos



Al renting y al leasing se suma el coche por suscripción

abonando el pago del valor residual del coche.

Los contratos de leasing pueden tener una duración que oscila entre los dos y los cuatro años. Además, una de las grandes ventajas de este tipo de financiación es que se puede ampliar un año más el contrato de leasing o proceder a la devolución del vehículo. También puede firmarse un nuevo contrato para otro coche, evitando de esta forma la solicitud de cualquier tipo de préstamo para adquirirlo.

Por otro lado, el leasing de coches está dirigido autónomos, empresas y profesionales quienes, además, cuentan con importante ventajas fiscales si se compara con un alquiler convencional.

En el leasing, el pago de la cuota mensual por alquiler es considerado como un gasto tributario, por lo que se puede deducir en el momento de hacer la declaración de la Renta. Al no considerarse como una compra de un bien, no hay ningún riesgo comercial financiero que pudiera ser preocupante para las empresas en relación a los bancos.

Se trata de una alternativa de financiación que solo podrás encontrar en los concesionarios. No existe un leasing para vehículos en las entidades bancarias: sí para financiar otros proyectos como la compra de un coche, pero no para alquilarlo. Las marcas automovilísticas son propietarias de los vehículos concedidos por medio del leasing, con lo cual solo sus financieras tienen potestad para financiarlos.

días y conservarlo todo el tiempo que desee. Además, hay que recordar que igual que sucede con el renting, con este tipo de servicio no será necesario contratar seguro, llevar a cabo el mantenimiento del coche o visitar decenas de concesionarios.

Cabe destacar la flexibilidad que ofrece ante las necesidades del usuario, pudiendo escoger tanto el kilometraje como la permanencia. Al tratarse de contratos a corto plazo, los usuarios evitan estar pendientes de cláusulas que pongan barreras a la hora de adquirir el coche ni asteriscos que te impiden darte de baja del servicio sin ningún tipo de penalización.

Una alternativa al renting y al leasing

Aunque en principio el vehículo por suscripción parece un servicio similar al renting, cuenta con un par de diferencias. La principal es que el coche de suscripción no puede estar asociado a una actividad empresarial, ya que es un servicio para particulares. La segunda tiene que ver con el tiempo de duración de los contratos, ya que en el renting, lo habitual es entre uno y cinco años, mientras que en el caso del coche por suscripción no existe la permanencia. Se puede devolver el automóvil y dejar de pagar el servicio, por ejemplo, tras un mes de uso.

Por su parte, el leasing de coches es un contrato de arrendamiento de un automóvil a medio o largo plazo, incluyendo una opción final de compra. Es decir, se trata de una forma de financiación a través de la cual se paga una cuota mensual fija y en la que existe la posibilidad de adquirir el vehículo en propiedad al finalizar el contrato,



La cultura se recupera y marca un “año para la esperanza”

La Fundación SGAE ha presentado el Anuario SGAE 2023 de las Artes Escénicas, Musicales y Audiovisuales, que ofrece las principales cifras estadísticas para conocer el comportamiento del sector cultural y los hábitos de consumo en 2022, así como su evolución en comparación a los años anteriores.

Antonio Onetti presidente de SGAE ha señalado “los buenos indicativos de 2022” que “advierten la recuperación del sector”. Prueba de ello “la recaudación del año pasado de SGAE, que ha vuelto a niveles de hace 15 años”. Algo que Solana ha calificado como “un año para la esperanza” y que marca el camino de un 2023 en el que “el Covid será algo del pasado”.

Por su parte, Rubén Gutiérrez del Castillo, presidente de la Fundación SGAE ha concluido que “el año 2022 ha sido un ejercicio de recuperación, pero los estragos de la Covid-19 todavía se notan” y ha exigido “un esfuerzo para las administraciones públicas para volver a los niveles anteriores”.

Los datos que se extraen del Anuario confirman que a lo largo de 2022 se ha mantenido el proceso de recuperación iniciado tras la crisis de la Covid-19, destacando el caso concreto de la música popular, cuya recaudación ha superado los ingresos prepandémicos de 2019. Sin embargo, la recuperación sigue sin ser completa en el campo de las Artes Escénicas, la música clásica y el cine, con una pérdida cercana al 40% de la recaudación respecto al mismo periodo del año anterior.

Las artes escénicas se recuperan notablemente, si bien no alcanza el número de funciones previo a la pandemia. Durante 2022, se contabilizan 43.443 funciones de artes escénicas representadas en el territorio español. Esta cifra supone un incremento, en comparación con la de un año antes, del 18,7%. En la Comunidad de Madrid se registra el 33,6% de toda la actividad de artes escénicas desarrollada en España durante 2022, 14.599 funciones. Cataluña la sigue con un 21,5% del total y 9.353 representaciones. En España, se concentraron casi 7,44 millones de asistentes a espectáculos de artes escénicas durante 2022. Lo que implica una subida del 29,8% en relación con la cifra del anterior año. Si comparamos el resultado de 2022 con el de 2019, todavía se observa una disminución del 47,4%. El 38,6% de dichos espectadores se concentró en Madrid, 2,87 millones. Mientras que en Cataluña se aglutinó el 17,5%, 1,3 millones de asistentes.

En cuanto a la música, la evolución de la música

clásica en España en 2022 es similar a la que hemos expuesto para el caso de las artes escénicas. Mientras que se observan incrementos en los tres indicadores en comparación a los datos de 2021, la recuperación frente a las cifras previas a la crisis sigue sin ser completa. Centrándonos en la oferta, durante 2022 se celebraron 12.614 conciertos de música clásica, un 21,6% más que un año antes. Enfrentando dicha actividad a la de 2019, tenemos un descenso del 22,3%. Comunidad Valenciana vuelve a ser la comunidad con mayor número de conciertos en España, 1.957, el 15,5% del total. La siguen Madrid, con 1.864 conciertos, un 14,8% del total, y Andalucía, con 1.560 conciertos, un 12,4% del total.

Donde se observa una mejor evolución es en la música popular en vivo, con una oferta que crece hasta los 97.948 conciertos, lo que implica una subida del 51,4% en comparación a 2021, pero también aumenta respecto a la cifra de 2019, en concreto, un 7,5%. Madrid es la comunidad española que aglutina más conciertos, 24.910, un 25,4% del total. Andalucía la sigue, con 21.968 conciertos, el 22,4%. Los asistentes que acudieron a conciertos de música popular en 2022 en España fueron 19,08 millones, lo que implica un crecimiento del 80,1% en comparación al año anterior y solo es un 11,9% menor que en 2019. Si añadimos los espectadores que acudieron a macrofestivales, en 2022 en España tenemos una asistencia total de 24,90 millones de personas.

En cuanto a la música grabada, según los datos del Global Music Report, el mercado mundial de la música grabada recaudó en 2022 un total de 26.200 millones de dólares. De esta forma, se mantiene la tendencia alcista de los últimos años: en comparación con 2021, se produce una subida del 9%. De esta cantidad, el 70,6% correspondió al mercado digital. También en España se mantiene la evolución positiva en los ingresos por música grabada. Según datos de Promusicae, dicha cifra ascendió a los 461,99 millones de euros, frente a los 410,92 millones de 2021. Las ventas de los mercados digital y físico sumaron 402,24 millones de euros, el 9,3% más que un año antes.

Cine y televisión

En cuanto al cine, su tendencia es semejante a las artes escénicas y la música clásica. Durante 2022, se ha mantenido el proceso de recupera-

ción en los indicadores más importantes, aunque en la mayoría de ellos lejos todavía de las cifras de 2019. 3,22 millones de sesiones de cine tuvieron lugar en 2022, un 35,5% más que el año anterior, aunque el 16,4% menos que en 2019, año previo a la pandemia. El número de películas que se proyectaron en ellas fue de 2.543, un 20,8% más que en 2021 y un 36,6% más que en 2019 y se vendieron un total de 59,48 millones de entradas, un 44,2% más que en 2021. A pesar de la mayor oferta de títulos en comparación a la de 2019, los espectadores siguen estando un 43,3% por debajo de los de dicho año.

En cuanto a la televisión y al vídeo, la televisión acumula descensos que lo llevan hasta el registro más bajo de la serie, cayendo en 2022 hasta los 183 minutos por persona y día, 22 menos que un año antes. Estos descensos, en parte, son derivados del cambio en los hábitos de consumo, que tienden hacia un consumo de contenidos digitales. Un ejemplo de ello es el incremento del uso de las plataformas de pago para ver contenidos audiovisuales que, según datos de CNMC, llegó al 58,8% de los hogares españoles con internet, 4,6 puntos porcentuales más que un año antes. Los periodos con mayor audiencia siguen siendo las sobremesas, con un porcentaje de audiencia del 22% de lunes a viernes, del 21,7% los domingos y del 21,2% los sábados.

Y es que el consumo de contenidos digitales está cada vez más extendido entre la población española. En muchos casos, a través de plataformas de pago, cuyas suscripciones se dispararon durante la pandemia y luego han mantenido la tendencia ascendente. Según los datos de EGM, Netflix sigue siendo en 2022 la plataforma con mayor porcentaje de hogares abonados, el 51,6%, 3,8 puntos más que un año antes. La sigue Amazon Prime Video, que llega al 34% y crece 3,5 puntos en comparación a 2021. En tercer lugar, se mantiene Movistar+, con un 19,2% de las viviendas suscritas, aunque en este caso pierde 1,5 puntos.

Destacamos el ascenso de Disney+, 4,9 puntos más que el año anterior, alcanzando el 15,4% de hogares abonados, y de HBO, que crece 4,2 puntos en relación con el mismo año, consiguiendo un 18,8% de las viviendas con su suscripción.

Por el contrario, el consumo radiofónico aumenta dos minutos en 2022, en comparación con el año anterior, los mismos

ASISTENCIA EN CENTRO MÉDICO UECA

C/ Hortaleza, N° 65 PLANTA 2. Madrid

DIFERENTES ESPECIALIDADES

Con un equipo de expertos que se encargará de tratar a cada uno de nuestros pacientes con atención personalizada y de calidad.



PRUEBAS DIAGNÓSTICAS

MAMOGRAFÍAS, DENSITOMETRÍAS, ECOGRAFÍAS 4D, RADIOLOGÍA, ANATOMÍA PATOLÓGICA ANÁLISIS CLÍNICOS



UNIDAD DE LA MUJER

Enfocada al cuidado de la mujer, tanto a nivel diagnóstico como de acompañamiento durante el embarazo. Con pruebas diagnósticas específicas.



UNIDAD POST-COVID

Equipos de detección Covid, e instrumentación para valorar los posibles efectos secundarios que ha tenido sobre cualquier paciente.



UNIDAD DE NUTRICIÓN

Porque sabemos lo importante que es cuidar tanto cuidar de ti como de los tuyos, ofrecemos un servicio especializado para ti, porque tu seguridad es lo más importante.

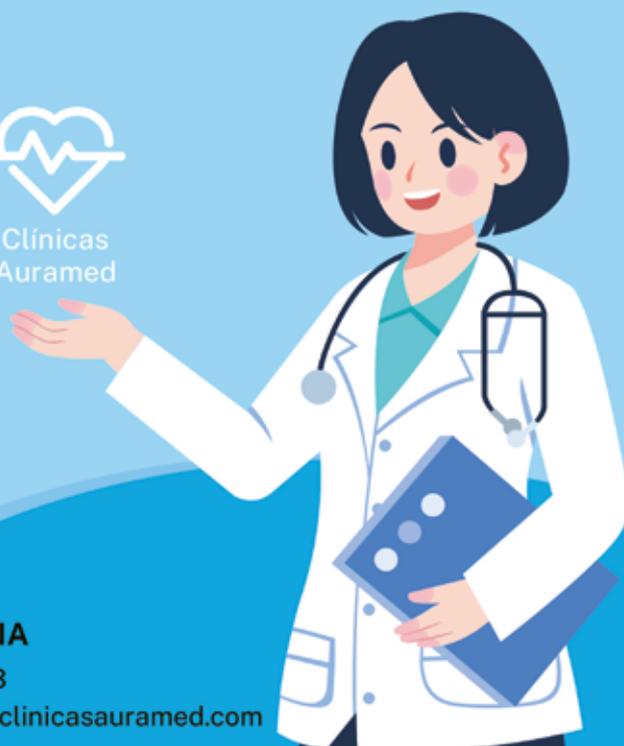


CERTIFICADOS MÉDICOS

Expedición de las pruebas médicas exigidas para obtener certificados de conducir, navegar, armas, animales peligrosos, etc.



Clínicas
Auramed



CITA PREVIA

☎ 915222283

✉ contacto@clinicasauramed.com

Limitaciones de velocidad en zonas urbanas



Procuro aprovechar la ventana que me da esta revista para recordar a los mutualistas normas de tráfico de “rabiosa actualidad”, es decir, normativas que han sufrido recientes reformas y que están generando abundante “siniestralidad” que se traduce en denuncias nada deseadas.

Desde el 11 de mayo de 2021 está vigente el RD 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación (en adelante R.G.C.). El artículo 1.2 redacta un nuevo artículo 50 del R.G.C. para regular el límite de velocidad en vías urbanas y travesías.

Con la nueva regulación desaparece el límite genérico de velocidad máxima en vías urbanas que hasta entonces era de 50 km./h. y se crean

tres límites genéricos de velocidad máxima dependiendo del tipo de vía urbana por la que se circule.

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación (sin contar carril bus)
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación

Como han podido comprobar los mutualistas que han visitado nuestra sede en los últimos años, muchas de las calles del centro urbano de Madrid, la denominada ZBEDEP Distrito Centro, han cambiado su configuración y en la actualidad la acera y la calzada están al mismo nivel, sin delimitación de ambas por cambio de altura. Todas estas vías tienen en la actualidad una limitación genérica de 20 km./h. por lo que los mutualistas que nos visiten con su vehículo deben tener precaución además de etiqueta ambiental en su vehículo.

Las vías con un único carril de circulación por sentido o con dos carriles de circulación por sentido de los que uno es carril bus tiene un nuevo límite genérico de velocidad máxima de 30 km./h. Es en este tipo de vías, muchas de ellas catalogadas como Avenidas, donde los municipios están “haciendo caja”. Vías amplias, de perfecta visibilidad y recto trazado, donde los vehículos tienen la obligación de circular a 30 km./h. a falta de señalización específica que permita velocidad superior.

El resto de vías urbanas siguen con el límite genérico de 50 km./h.



Seguros de Vida



Asegura la tranquilidad de los tuyos a un **precio sin competencia**

Hasta 150.000 euros de capital asegurado en caso de fallecimiento por cualquier causa o Incapacidad Permanente Absoluta por cualquier causa

¿Quieres un proyecto personalizado?

Llámanos o pide información a través de nuestro correo electrónico

info@ueca.es

“Hay capacidad de sobra para cubrir la demanda”

¿Qué necesita la logística para ser eléctrica? ¿Cómo se desarrolla la infraestructura para cubrir las necesidades en un ruta de larga distancia? ¿Hay potencia suficiente para una movilidad 100% eléctrica en el futuro? Hablamos con Ana Fernández, Jefa de Producto de Movilidad Urbana de Iberdrola, para que nos ayude con las respuestas de algunas de las preguntas que todos nos hacemos cuando hablamos de la electrificación de la movilidad.



Para ser eléctrica, la logística necesita, por un lado, vehículos eléctricos. Camiones de medio y gran tonelaje con autonomía suficiente para permitir grandes recorridos. Pero, además, se necesita de una infraestructura capaz de adecuarse a las necesidades de recarga de esos camiones, haciéndolos coincidir con sus paradas obligatorias.

Sobre cómo se planifican estas infraestructuras, en qué punto estamos de la descarbonización del transporte y qué perspectivas de futuro hay, hablamos con Ana Fernández, Jefa de Producto de Movilidad Urbana de Iberdrola.

Defensa del Conductor.- ¿En qué punto se encuentra el desarrollo de la movilidad eléctrica, especialmente desde el punto de vista de transporte de viajeros y mercancías?

Ana Fernández.- A día de hoy, las rutas urba-

nas de autobús están cubiertas con el vehículo eléctrico, y lo mismo sucede con el reparto de última milla y distribución urbana. Sin embargo, es cierto que a nivel interurbano la tecnología está en desarrollo para cubrir largas distancias tanto en el transporte de pasajeros como de mercancías.

Cuando la tecnología esté madura, con baterías con mayor densidad energética y por tanto mayor autonomía, esperamos poder desplegar una infraestructura de recarga en ruta que permita hacer estos recorridos aprovechando la parada de tacógrafo obligatoria, cada cuatro horas y media, durante 45 minutos.

Por otro lado se está desarrollando un nuevo estándar de recarga, (Megawatt Charging System) con el nuevo conector específico para camiones

que se viene con el vehículo eléctrico”

y autocares. Se espera tener completamente listo el estándar mundial en 2024 de hasta 3 MW. Con estas potencias tan elevadas de carga los conductores no tendrán que usar más tiempo para la recarga que lo que utilizan para la parada obligatoria. Este tipo de infraestructura permitirá velocidades de recarga muy elevadas, imprescindibles para la electrificación del transporte de personas y mercancías de larga distancia o para servicios de distribución de mercancías 24/7.

DdC.- ¿Qué se necesita para que la electrificación del transporte de mercancías sea una realidad?

A.F.- Antes de pensar en la compra de un camión eléctrico es importante la planificación, hay que pensar en cómo van a recargarlo, si va a ser suficiente con puntos de recarga en sus instalaciones, ver dónde hacen las paradas para la recarga en ruta... Nosotros necesitamos saber estos datos porque queremos que esos puntos de recarga cumplan con su cometido.

Por otro lado, además de lo mencionado, es cierto que a día de hoy el coste inicial de adquisición de un camión eléctrico es el triple que uno de

“Se está desarrollando un nuevo estándar de recarga para camiones y autocares”

combustión. Además, los plazos de amortización de los camiones son inferiores a los autobuses.

No obstante, si se valora el coste con perspectiva, no centrándose solo en el coste de adquisición,

lo cierto es que gracias a los muy inferiores costes de mantenimiento y de combustible, el coste total de vida útil de un camión eléctrico se acerca mucho más a un camión de combustión. Y si añadimos las ayudas existentes, entonces el TCO sí que sale rentable, tanto en autobuses como en camiones.

DdC.- Desde Iberdrola, ¿mantienen contacto con el resto de agentes implicados en la movilidad eléctrica?

A.F.- Como empresa integradora que desarrolla proyectos globales, tenemos contacto tanto con fabricantes de autobuses como de camiones, para estar al tanto de las novedades que presentan. De hecho, en julio de este año presentamos la alianza para la electrificación del transporte pesado por carretera en España en la que estamos todos los sectores implicados en la electrificación del transporte pesado por carretera: fabricantes, infraestructura de recarga, operadores logísticos





y clientes finales. La iniciativa es pionera en Europa y con ella pretendemos acelerar la regulación necesaria para que los objetivos de descarbonización se puedan conseguir en el plazo marcado.

“Hay capacidad de sobra”

DdC.- Seguramente esta sea una pregunta que muchos se hagan cuando hablamos de electrificación de la movilidad, ¿hay potencia suficiente para ese futuro eléctrico al que nos referimos?

A.F.- Hay un dato que nos gusta mucho mencionar y es que un millón de vehículos eléctricos supondría un aumento del consumo de solo un 1%. Entre 1997 y 2007 hubo un aumento de la demanda del 6% a nivel global. Esto quiere decir que hay capacidad de sobra para la generación de energía suficiente y cubrir la demanda que se viene con el vehículo eléctrico.

Además, estamos hablando de un aumento de la demanda paulatino, no de golpe, que se llevará a cabo de manera paralela a la ampliación de red necesaria para asumir la nueva demanda.

Eso sí, como las empresas distribuidoras tienen ahora mismo limitada la inversión en desarrollo de red, es necesario que se les permita invertir en ello para tenerlo cubierto cuando llegue el momento

DdC.- ¿Podría suponer esto un encarecimiento de la luz? ¿Tenemos que preocuparnos?

A.F.- Gracias a la penetración de las renovables, el coste de la electricidad se va a abaratar mucho más. Frente a los combustibles fósiles, la electricidad plantea contratos a largo plazo que garantizan unos costes más estables pase lo que pase. Lo que sucedió con el gas durante la guerra de Ucrania, que hubo transportistas que no po-

“Un millón de VE ligeros aumentaría el consumo solo un 1%”

dían sacar sus vehículos del garaje porque no les compensaba, no va a suceder con la electricidad.

DdC.- ¿Qué previsiones tiene Iberdrola a medio y largo plazo en el desarrollo de infraestructura de carga para el transporte pesado?

A.F.- Actualmente, la alianza entre Iberdrola y bp pulse acaba de comenzar su andadura y desarrollará estaciones de recarga de alta potencia en las que se cubra la recarga nocturna. Es decir, cuando el transportista pare a dormir y necesite recargar su vehículo. Esta alianza va a trabajar en lograr una extensa red de recarga rápida y ultrarrápida y, continuará trabajando también en el desarrollo de un plan de recarga de oportunidad. La recarga rápida con cargadores MCS que mencionamos antes y que implantaremos para que sea viable ese transporte de largo recorrido.

Es decir, desde el punto de vista privado estamos en ello, pero hablamos de años de desarrollo, porque son proyectos que requieren de potencias muy elevadas, con procesos burocráticos que implican plazos muy largos y hay que planificarlas con mucha antelación.

Corredor Mediterráneo para el transporte pesado por carretera sin emisiones.

Actualmente Iberdrola y Disfrimur continúan con su proyecto piloto de electrificación del Corredor Mediterráneo. Los camiones eléctricos de esta empresa de transporte de mercancías por carretera cubre la ruta desde la base logística de San Isidro hacia Alicante y hacia Murcia impulsados por energía 100% renovable, lo que le va a permitir llevar a cabo el reparto de última milla a sus clientes sin ningún tipo de emisión.

Para ello se adaptó la estación de recarga ultrarrápida que Iberdrola dispone en Elche, el hub de recarga para vehículos eléctricos de mayor potencia existente en el Sur de Europa, equipado con equipos de Ingeteam, que dispondrá de plazas específicas para camiones en las estaciones de recarga situadas en el área de servicio del km 25 de la Autovía A70, con una potencia de 400 kW en sentido Murcia y otra plaza de 200 kW en sentido Alicante. Además, se instalaron puntos de recarga en las bases logísticas de Disfrimur en San Isidro (Alicante) y Sangonera La Seca (Murcia), que además están abiertos para uso público.

Cuidamos de

ti

y tu familia



Seguros
Auto



Seguros
Hogar



Seguros
Vida



Seguros
Salud



Seguros
Decesos



uecaplus

¡cuidamos de todos!

uecaplus@gmail.com

¡llámanos!

963 259 150
605 698 135

“No hay otra dirección posible que no sean los camiones eléctricos”

Esta fue una de las conclusiones del debate celebrado en torno a la logística eléctrica durante el Global Mobility Call. Un sector que aunque solo representa el 4% de los vehículos, sus emisiones son “desproporcionadas”, según los expertos. Un nicho muy pequeño, que sin embargo, aseguran es fundamental para cumplir con los compromisos medioambientales.



¡Los camiones de emisiones cero ya están aquí! Cómo acelerar la transición. Bajo este lema se celebró un interesante debate en torno al futuro de la logística y su probable electrificación. La transición está aquí, la cuestión es entender cuáles son cuáles son los aspectos positivos, acompañar a las empresas, entender las barreras y aprovechar al máximo los fondos disponibles”, arrancó la charla la moderadora, Sita Holtslag, de Calstart Direve To Zero. “Estamos pasando por el principal cambio del transporte desde que abandonamos los carros de caballos y pasamos al motor de combustión. No debemos olvidarlo, no es ciencia ficción, los camiones eléctricos

existen y tenemos que trabajar con otros representantes impulsar este cambio hacia transporte sostenible que necesitamos”.

Sin embargo, lo cierto es que estamos ante un proceso largo trufado de problemas y barreras para que la electrificación de la flota sea una realidad.

Y no es que no existan. Actualmente hay más de 800 modelos de camiones pesados eléctricos en todo el mundo, si bien es cierto que España no están todos disponibles. Pero sus costes siguen siendo elevados sobre todo para las empresas de menor envergadura. “Los camiones eléctricos son, de entrada, más caros que otros

modelos. Sin embargo, durante su vida útil, el coste de mantenimiento es inferior y el coste de uso es mucho más eficiente”.

Pero la falta de infraestructura adecuada para la carga de estos grandes consumidores eléctricos está retrasando notablemente. Como señaló Jesús López, responsable de Movilidad Urbana de Iberdrola, “si no hay infraestructura no hay camiones, eso es así”, y por eso desde la compañía trabajan para que sea una realidad, “asumiendo riesgos e invirtiendo para que sea una realidad”. No obstante, estamos ante una tecnología en desarrollo y “no hay una clara demanda de cómo se va a desarrollar el sector y cómo va a ser la infraestructura necesaria”. Porque, como señala el propio López, “es muy importante recordar que el tamaño de las batería de los camiones es sustancialmente más grande que la de los coches. Necesitamos mirarlo todo a largo plazo y por eso estamos trabajando en estos años en nuevas estaciones de carga en curso, con conectores industriales para camiones eléctricos. Con esta tecnología podemos cubrir las necesidades de los operadores de transporte, que paren cada 4 horas y media durante 25 minutos para cargar las baterías y llegar al destino o al siguiente punto de carga”, explicó, no sin antes volver a insistir en que se trata de una inversión “enorme”, por parte de todos.

Alfredo Sánchez Vicente, que en ese momento era director general de transporte terrestre del Ministerio de Transporte, aseguró que si bien desde el Gobierno animan a esta transición, “no puede decir si hay que invertir en esto o en aquello porque no disponemos de esa capacidad de inversión. Sí que existe un programa para cubrir un máximo del 60% del coste que ha tenido mucho éxito. Además, las opciones de vehículos eléctricos han crecido y que cada vez más

administraciones, locales o regionales, apuestan por este tipo de vehículos eléctricos para, por ejemplo, las tareas de residuos, o en autobuses que prestan servicios interurbanos”. Para Sánchez Vicente estamos ante un periodo “muy interesante en términos de transición y cuidado medioambiental” y resaltó cómo ha evolucionado el sector gracias a las múltiples mejoras tecnológicas.

Geopost, que en nuestro país opera bajo la denominación de Seur, tras su adquisición en agosto de este mismo año, ya ha comenzado la electrificación de su flota en diferentes países europeos. Así explicó su portavoz, Cary-Ann Allen cómo están trabajando en ello. “Desde un punto de vista operativo es perfectamente posible trabajar con camiones electrificados. Tenemos dos camiones eléctricos ahora mismo y a finales de año llegaremos a nueve. caso de negocio porque realmente camiones son 3 o 4 veces más caros. Lo que hemos hecho para rentabilizar estos camiones que evidentemente suponen una mayor inversión es adaptar nuestra forma de trabajar a las horas de carga necesarias. Además del beneficio medioambiental, aseguró Allen, quiero destacar el beneficio social y el gran feedback de los conductores que ya han trabajado con estos camiones. Sin embargo somos conscientes de que hay mucho camino por recorrer.

Pero, ¿qué dicen los fabricantes? ¿Hay realmente un mercado que esté interesado en la compra de camiones eléctricos? Emilia Käck, de Scania, insistió en que estamos ante un mercado de crecimiento gradual. “Podemos ver un mayor desarrollo en aquellas zonas donde está incentivado el uso del transporte sostenible”. “Europa está muy interesada pero es evidente que esta electrificación está condicionada de otras cuestiones como carreteras e infraestructura”. , si

“Si no hay infraestructuras, no hay camiones”

ÓPTICA ALBA, C.B.

Descuento a socios de U.E.C.A.

25% en gafas graduadas completas.

15% en lentes de contacto (excepto desechables), audífonos y gafas de sol.

10% en resto de artículos.

PAGUE EN TRES MESES SIN INTERESES

Camino de Valderribas, 95 - B

Teléf. 91 430 61 11 - 28038 MADRID



bien anunció que en un par de años confían en tener a punto camiones eléctricos de largo recorrido y gran tamaño.

Para Jesús López, de Iberdrola, es necesario que desde las administraciones se realice un esquema de incentivos, pero también de infraestructuras y de ubicaciones y conexiones a la red. “Hasta ahora se han desarrollado planes pensando en el tamaño de las ciudades, pero no se había concebido para electrificar el transporte”. Pero cuando tienes un proyecto así, el primero paga la factura pero el segundo ya tiene precio paraguas por conectarse a la red, hay que pensar en ello, un reto no solo debido a la tecnología sino cómo se van a utilizar estas infraestructuras. “Estamos hablando de una energía producida localmente y limpia, que nos permita no exponernos las crisis mundiales de petróleo o gas.”, insistió López que, pidió a la administración ayuda para acelerar los plazos.

El consejero delegado en Holanda de la empresa de transporte de viajeros Arriva, Anne Hettinga, ha lamentado también los tiempos de entrega de autobuses eléctricos, así como la falta de capacidad de “ciertos países” para asegurar su recarga. Descarbonizar el transporte es una oportunidad para reducir las emisiones que no se puede perder y transformar las flotas de autobuses “es lo mejor que podemos hacer”, según Hettinga, que ha pedido liberalizar los transportes públicos para hacerlos más atractivos y reducir el uso del vehículo privado.

Problemas de los fabricantes

A pesar de las buenas intenciones para descarbonizar la logística, también existe una cara oculta. La de las empresas que se quedan en el camino. Eso es lo que le ha sucedido a Volta Trucks, fabricante de camiones eléctricos y con quien hablamos desde UECA hace un año. A pesar de que la empresa anunció en agosto que cumplía sus planes de fabricar y comercializar vehículos de cero emisiones de diferentes tamaños, la empresa ha presentado su quiebra en Suecia y el procedimiento de insolvencia en Reino Unido. En su comunicado oficial, cita la quiebra en agosto de su proveedor de baterías, Proterra, como la causa principal de esta situación. La bancarrota de este suministrador ha tenido un impacto significativo sobre sus planes de fabricación, reduciendo el volumen de vehículos que tenía previsto producir. Esta incertidumbre también afecta negativamente a su capacidad para recaudar el capital suficiente para su financiación.

En 2021, Volta Trucks anunciaba oficialmente que estaba considerando la posibilidad de fabricar su camión eléctrico, el Volta Zero, en España. Aunque Barcelona parecía el lugar elegido, la decisión estaba todavía en el aire mientras la compañía evaluaba otras opciones.



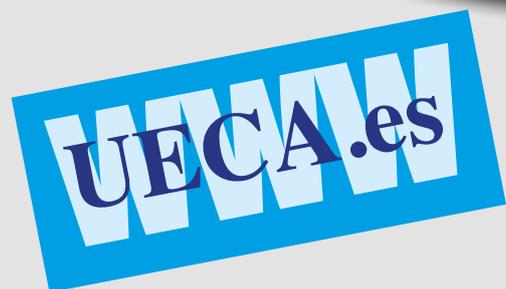
El portal de los conductores profesionales

Tu mundo mucho más seguro a solo un click

- cobertura sanitaria integral
- seguros de incapacidad temporal y accidentes
- defensa jurídica, formación CAP, tacógrafo digital...

Y todo cuanto puedas necesitar.

Síguenos en:



Contacta con nosotros

info@ueca.es

91 522 75 11

91 522 76 64

La diabetes afecta a más de 540 millones de personas

Más de 540 millones de personas adultas en el mundo viven con diabetes, estimándose que esta cifra aumente hasta alcanzar los 643 millones en el año 2030, según la Federación Internacional de Diabetes (FID). Una afección crónica que ocurre cuando el páncreas ya no puede producir insulina o el cuerpo no puede usar la insulina de manera efectiva. Pero, ¿qué es la insulina? Se trata de una hormona producida por el páncreas que actúa como una llave para permitir que la glucosa de los alimentos que comemos pase del torrente sanguíneo a las células del cuerpo para producir energía. El cuerpo descompone todos los alimentos con carbohidratos en glucosa en la sangre y la insulina ayuda a que la glucosa llegue a las células. Cuando el cuerpo no puede producir o utilizar la insulina de forma eficaz, se producen niveles elevados de glucosa en sangre, lo que se denomina hiperglucemia. A largo plazo, los niveles altos de glucosa se asocian con daños al cuerpo y fallas de varios órganos y tejidos.

Existen tres tipos de diabetes. Tipo 1, que puede desarrollarse a cualquier edad y requiere tratamiento con insulina para sobrevivir, Tipo 2, que representa alrededor del 90% de toda la diabetes y se diagnostica con mayor frecuencia en adultos, y la diabetes de tipo gestacional. Ocurre con niveles altos de glucosa en sangre durante el embarazo y puede causar complicaciones tanto para la madre como para el niño.

En el caso de la diabetes tipo 1, esta es causada por una reacción autoinmunitaria (el cuerpo se ataca a sí mismo por error). Esta reacción impide que el cuerpo produzca insulina. Aproximadamente del 5 al 10% de las personas que tienen diabetes tienen el tipo 1. Por lo general, los síntomas de esta diabetes aparecen rápidamente. Aumento de la sed y la micción (orinar), aumento del hambre, visión borrosa, fatiga y pérdida de

peso inexplicable son los más importantes. No diagnosticar a tiempo este tipo de diabetes puede degenerar en una cetoacidosis diabética, muy grave y peligrosa cuyos síntomas son: Aliento con olor a fruta, piel seca o enrojecida, náuseas o vómitos, dolor de estómago, dificultad para respirar y problemas de atención o sentir confusión.

La diabetes tipo 1 generalmente se diagnostica en niños, adolescentes y adultos jóvenes. Las personas que tienen diabetes tipo 1 deben recibir insulina todos los días para sobrevivir y hasta la fecha nadie sabe cómo prevenir la diabetes tipo 1.

Con la diabetes tipo 2 el cuerpo no usa la insulina adecuadamente y no puede mantener el azúcar en la sangre a niveles normales. Aproximadamente del

90 al 95% de las personas con diabetes tiene la diabetes tipo 2. Es un proceso que evoluciona a lo largo de muchos años y suele diagnosticarse en los adultos (si bien se está presentando cada vez más en los niños, los adolescentes y los adultos jóvenes). Es posible no sentir

ningún síntoma, por lo que es importante hacerse un análisis de los niveles de azúcar en la sangre si estamos en riesgo. La diabetes tipo 2 se puede prevenir o retrasar con cambios de estilo de vida saludables, como bajar de peso si se tiene sobrepeso, tener una alimentación saludable y hacer actividad física regularmente.

En cuanto al tercer tipo, la diabetes gestacional, esta aparece en mujeres embarazadas que nunca han tenido diabetes. Generalmente desaparece después del nacimiento del bebé aunque aumenta el riesgo de tener diabetes tipo 2 más adelante.

Si inviertes en salud, inviertes en tranquilidad, así que no dudes en disponer de tu SEGURO DE SALUD con UECA, ya que puede ayudarte en el cuidado de tu bienestar.





Seguro de Incapacidad Temporal

Nuestro seguro te ayudará a enfrentarte con solvencia a cualquier enfermedad o accidente temporal

Elige la cantidad por día incapacitado y contrátalo.

Para mantener tu nivel de ingresos en caso de baja médica



Te ofrecemos 60 €uros por cada día de baja

- Indemnización fija por tipo de patología (según baremo).
- Máxima agilidad en los trámites.
- Nos mandas tu informe médico de baja y te pagaremos de forma anticipada la cantidad que marca el baremo.

¡llámanos!

91 522 75 11
91 522 76 64
info@ueca.es

Seguros de Rentas Inmediatas



+ Realiza una aportación única y comienza desde el siguiente mes a percibir una renta mensual, **calculada con una interesante rentabilidad.**

+ La renta puede ser por un **plazo fijado** por el asegurado o **vitalicia** durante toda la vida del asegurado.

+ Puedes contratar **fórmulas de reversión o reembolso** en caso de fallecimiento del rentista.

+ Contratar este seguro puede suponer la **exención del impuesto de incremento patrimonial** resultante de la venta de una licencia de taxi, una vivienda u otros elementos de patrimonio.

Un asegurado de 65 años, que aporte 100.000 euros, recibe una renta para el resto de su vida de entre 400 y 450 euros mensuales en función de la opción de reversión o reembolso

Si quieres tu proyecto personalizado llámanos o pide información a través de nuestro correo electrónico

info@ueca.es