



PRESENTAMOS EL RESUMEN DE LOS TRABAJOS, ACONTECIMIENTOS Y CAMPAÑAS DE LA ESTA

La ESTA - Asociación Europea de Transportes Excepcionales en Carretera y Grúas Móviles- presenta su último boletín de información acerca de la actualidad en el mundo de los transportes especiales y la industria del Heavy Lift.



Si usted, o su organización, desea involucrarse más en las acciones de la ESTA y participar en un networking de calidad y ameno a la vez [tanto online como presencial cuando autorizado], ¿porqué no saber si es elegible para ser uno de los contribuidores oficiales de la ESTA? Solo cuesta 840 euros al año y conlleva una serie de ventajas. Para más información, consulte www.estaeurope.eu/Supporter

WWW.ETAEEUROPE.EU

ESTA NEWSLETTER CONTENTS

- Ponentes para los Premios Esta y las charlas sobre la Actualidad del Sector confirmados
- La ESTA considera que la puesta en práctica de medidas de seguridad en el sector eólico es demasiado lenta
- Sarens pone en marcha sus primeras formaciones ECOL
- La ESTA solicita información acerca del impacto de las reformas de VEMAGS en Alemania
- La UE exige a los transportistas de cuarentena y de pruebas
- Se ruega a Francia abandonar la señalización de los «puntos muertos»
- El Reino Unido dice estar listo para el aumento del TIR post-Brexit
- Las últimas guías de ICSA se publicarán este año

Jens Ennen, de Tadano, será el encargado de pronunciar el discurso de bienvenida de los Premios Esta y las charlas sobre la Actualidad del Sector

Jens Ennen, CEO en Tadano Faun y Tadano Demag en Alemania, pronunciará el discurso de bienvenida de los Premios ESTA y de las charlas sobre la Actualidad del sector que tendrán lugar el 22 de abril online. Ennen propondrá una visión general de la industria de las grúas en el mundo y una exposición sobre la situación del mercado post-Covid.



Se une así a dos otros ponentes experimentados en esta industria ya programados. Moritz Dickmann, director general del grupo Nöpel, hablará del impacto de la reciente reforma del sistema alemán VEMAGS para la solicitud de permisos y Garrick Nisbet, director de proyectos en Notus Heavy Lift y director de izados para el proyecto Hinkley Point C en el Reino Unido, presentará los recientes izados y transportes en el marco del proyecto nuclear, incluyendo los izados de la grúa «Big Carl» de Sarens.

Durante el evento, cuya asistencia es gratuita, se desvelarán los ganadores de cada una de las diez categorías de los Premios ESTA 2021, organizados conjuntamente con International Cranes and Specialized Transport. Para más información e inscripciones dirigirse a www.khl-group.com/events/esta/ La programación total tendrá una duración de dos horas.



La ESTA considera que la puesta en práctica de medidas de seguridad en el sector eólico es demasiado lenta

La ESTA está pidiendo al sector de los eólicos onshore que adopte rápidamente las medidas de la Guía de Buenas Prácticas para el Transporte y la Instalación de sistemas WTG onshore después de un reciente accidente de grúa en Suecia.

La guía -que se puede descargar gratuitamente desde la página de la ESTA aquí: [here](#) - fue publicada el año pasado pero la ESTA cree que el sector está siendo lento a la hora de reconocer su importancia.



David Collett, Presidente de la ESTA y Director General del Grupo Collett, ha dicho que la ESTA no tiene suficiente información para comentar los incidentes individuales.

Pero ha añadido: «Es una evidencia que el conjunto del sector sería mucho más seguro y eficaz si tuviera información más temprana y de mejor calidad dentro de la cadena logística y si la industria adoptara las medidas descritas en la guía de buenas prácticas.

El sector eólico está creciendo rápidamente y está siendo uno de los mayores aportes en el mix energético de Europa - y las turbinas ellas mismas están siendo cada vez más grandes.

Es por lo tanto el mejor momento para este sector para mejorar los sistemas de seguridad y las prácticas durante la construcción, el transporte y la instalación durante proyectos onshore. Puede, literalmente, ser una cuestión de vida o muerte.»

La elaboración de la Guía de Buenas Prácticas fue dirigida por la ESTA con el apoyo de VDMA Power Systems, la parte de la Federación de Ingeniería Alemana cuyos miembros incluyen los mayores fabricantes de turbinas, y de los fabricantes de grúas a través de FEM [European Materials Handling Federation].

Sarens lanza sus primeras formaciones ECOL



Sarens - la compañía internacional de heavy lift y de transportes especiales domiciliada en Bélgica- ha puesto en marcha su primera formación para el Permiso Europeo de Operador de Grúas tan solo unas semanas después de haber sido la última empresa en completar el proceso de obtención de la certificación ECOL para su centro de formación.

El centro de formación de la empresa está ubicado en Wolverterm, Bélgica, y recibió su certificado ECOL al final del año pasado después del visto bueno de Lloyds Register, el organismo encargado de supervisar las certificaciones.

Ton Klijn, Director de la ESTA y miembro de la Junta de Control ha dicho: «La Junta de Control felicita a Sarens y le desea numerosas formaciones exitosas de ECOL así como operadores certificados de aquí en adelante.»

Sarens es el cuarto centro de formación ECOL en obtener la certificación ECOL después de Mammoet en los Países Bajos, EUC Lillebælt en Dinamarca y Liebherr en Alemania. Cuatro empresas más han anunciado su intención de crear centros de formación ECOL - Aertssen y Michielsens en Bélgica y Tadano Demag y Manitowoc en Alemania. Además, el organismo Genosk alemán está tratando de obtener la certificación ECOL para el plan de formación profesional de IHK.

La ESTA pide a sus miembros que den más información acerca de los cambios para la obtención de permisos por VEMAGS en Alemania.



La ESTA está pidiendo a sus miembros que se pongan en contacto con ejemplos detallados de cómo los cambios en el sistema de obtención de permisos VEMAGS para transportes especiales y cargas pesadas en Alemania están afectando el día a día con el fin de presentar sus preocupaciones ante la Comisión Europea.

Las compañías de transporte no alemanas temen que los cambios constituyan una desventaja comercial frente a sus rivales alemanes y que este nuevo sistema aumente la burocracia y los plazos.

Además, no se sabe claramente como se van a calcular los costes con el nuevo sistema, y algunas empresas calculan que los precios de los permisos podrían verse incrementados de un 130 por ciento o más.

VEMAGS es el sistema online para la solicitud y la obtención de permisos para transportes especiales y pesados en los 16 Estados federales. Los cambios entraron en vigor el 1 de enero, pero su impacto se hace sentir solo ahora.

Con las nuevas normas, las compañías de transporte internacional sin oficina en Alemania solo pueden solicitar un permiso en la frontera o en el lugar de la operación [si el itinerario hasta el lugar de la operación no requiere permiso]. Los expertos temen

que algunas oficinas de concesión de permisos estén desbordadas por el número de solicitudes con las que se tendrán que enfrentar.

Al contrario, las empresas localizadas en Alemania tendrán la ventaja de poder obtener los permisos desde más sitios -o bien desde la sede de su empresa, desde lo que se llama «oficina independiente» o el lugar del inicio del transporte.

La ESTA teme que la situación lleve a plazos de obtención de permisos más largos para las compañías extranjeras que para las alemanas. El recurso a una empresa de servicios no resolverá el problema, en efecto esta también tendrá que cumplir los requisitos impuestos para las empresas no-alemanas.

Ton Klijn, Director de la ESTA, declaró: «Se trata de un tema muy importante para nuestros miembros. Les vamos a pedir información detallada de cómo los cambios en VEMAGS se están viviendo en la práctica para asegurarnos de que no se trata de una forma de discriminación disimulada en contra de las empresas no-alemanas.

Puede que las nuevas normas funcionen bien, y que las autoridades alemanas estén poniendo los recursos necesarios para minimizar los plazos. Y puede que estos nuevos criterios acaben siendo una discriminación de facto hacia las empresas no-alemanas. En este caso nos reservamos el derecho de acudir a Bruselas para exponer el problema.

La UE exime a los trabajadores del sector de los transportes y a las empresas prestatarias de servicios de transportes de pruebas y cuarentena

Los trabajadores del sector de los transportes europeos y los prestatarios de servicios de transporte deben estar exentos de realizar pruebas y cuarentenas según una decisión del Consejo Europea del lunes 1 de febrero que tiene como objetivo minimizar el impacto sobre el libre comercio.

El texto de la decisión dice lo siguiente: «Los trabajadores del sector de los transportes y los prestatarios de servicios de transporte no deberían estar sometidos a pruebas COVID-19. Si, sin embargo, un Estado miembro quiere imponer las pruebas, los tests rápidos de antígenos (y no PCR) deberán usarse, y eso no deberá conllevar trastornos en los transportes.

Si ocurrieran alteraciones de la cadena logística o de los transportes, el Estado miembro deberá detener o abrogar estas pruebas sistemáticas inmediatamente con el fin de preservar el funcionamiento de las vías preferentes. Además, la recomendación indica que los trabajadores del sector de los transportes y las empresas prestatarias de servicios de transporte no tendrán que someterse a cuarentena cuando estén ejerciendo su función esencial.»

Para más información y un acceso a los documentos originales, acceda a la sección Downloads de la página web de la ESTA en www.estaeurope.eu/downloads



Se ruega a Francia abandonar la obligación de señalar los «puntos muertos»

La ESTA y la International Road Transport Union [IRU] están llamando la atención a la Comisión Europea para insistir sobre la anulación de las nuevas medidas relacionadas con los «puntos muertos» para los vehículos de transportes especiales que entró en vigor sin previo aviso el 1 de enero.



La IRU - de la cual la ESTA es miembro - ha escrito dos cartas a las juntas de DG MOVE y de DG GROW pidiendo que lleven con urgencia el tema ante las autoridades francesas. También ha celebrado una reunión con Elisabeth Werner, Directora de Land Transport en DG MOVE, para subrayar los temores del sector.

Normas similares se están estudiando en varios Estados miembro después de que hayan ocurrido varios accidentes mortales en los que vehículos de transportes especiales de mercancías y ciclistas estaban involucrados, a menudo en grades ciudades y aglomeraciones.

Pero, a pesar de apoyar medidas que mejoren la seguridad, muchas empresas de transportes argumentan que el problema viene del hecho que los camiones y los ciclistas vulnerables comparten el mismo espacio de carretera - una situación que no se solucionará añadiendo carteles, aunque sea una medida bien intencionada.

También subrayan que la obligación de nuevas señales ha entrado en vigor sin ninguna consulta correcta y es inaplicable. Por ejemplo, no se sabe muy bien cómo se deben colocar las señales en camiones cubiertos con lonas o con bandejas inferiores.

En la actualidad, las nuevas normas en Francia se aplican a vehículos con un PMA de más de 3,5 toneladas. Algunos, como los vehículos agrícolas o forestales, están eximidos, pero los vehículos extranjeros sí están incluidos - menos si llevan señales de los «puntos muertos» aprobadas por otro Estado miembro.

Podrán encontrar todos los detalles en los documentos -en francés y en inglés- de la asociación Francesa FNTR en el apartado Downloads de la página web de la ESTA en www.estaeurope.eu/downloads

El Reino Unido dice estar preparado para el transporte TIR post-Brexit

El gobierno del Reino Unido ha declarado que está preparado para el aumento de transporte TIR entre él y la UE después del final del periodo de transición debido al Brexit que finalizó al final del año. En respuesta a preguntas de empresas europeas líder en el sector del transporte por carretera, durante una videoconferencia reciente organizada por la International Road Transport Union [IRU], destacados miembros del Ministerio de Transportes y de Aduanas del Reino Unido confirmaron que personal de fronteras capacitado está listo para los tránsitos TIR hacia, desde y a través del Reino Unido en todos los puertos principales.

Las últimas guías de ICSA se publicarán este año

Dos nuevas guías de buenas prácticas para la industria de las grúas han dado un paso más hacia su publicación después de la reunión de la International Crane Stakeholders Assembly [ICSA] que tuvo lugar en línea en febrero.

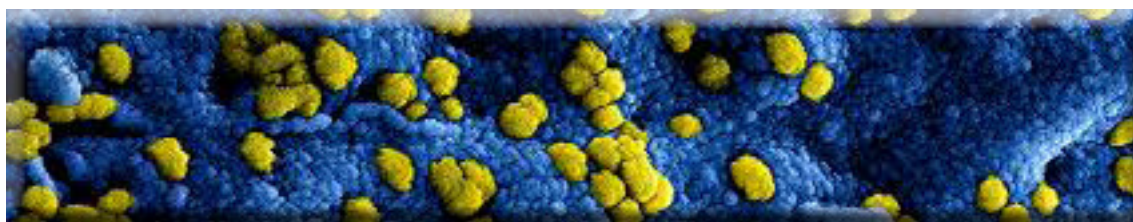


Se están ultimando los detalles de la muy esperada guía de buenas prácticas sobre el uso seguro de grúas móviles sobre barcas, y se está acabando también el trabajo de un documento guía acerca de la preparación del terreno para la construcción de campos eólicos. Se espera la publicación de los dos trabajos antes del final de segundo semestre de 2021. Se ha empezado también a trabajar en una nueva guía de buenas prácticas sobre el uso de grúas móviles durante trabajos de pile driving y de extracción.

La ICSA cuenta con siete usuarios y fabricantes de grúas de Australia, Canadá, Europa, Japón y los EEUU. Para más información puede consultar la página de la ESTA

www.icsa-crane.org

NOTICIAS COVID-19



La ESTA ha creado una nueva sección en su página web, dedicada a la publicación de anuncios relacionados con la COVID-19 y a enlaces de interés hacia otras páginas web. Está disponible en www.estaeurope.eu/COVID-19

