

ASETRA INFORMA (118-2020; 17-06-2020)

- Rechazo a la ampliación de la capacidad de carga de los camiones.
- Situación de la frontera con Portugal.
- Cuestionario KPMG-CEOE sobre el impacto del Covid-19 en la economía española.
- Carmelo González, presidente del departamento de mercancías del CNTC, reclama que se valore al sector.
- Programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa Moves II).
- El autobús: eslabón clave de la cadena turística.
- Fondo Covid-19.

RECHAZO A LA AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE CARGA DE LOS CAMIONES

El presidente del Gobierno presentó el 15 de junio el “[Plan de impulso de la cadena de valor de la industria de la automoción. Hacia una movilidad sostenible y conectada](#)”, y que incluye veinte medidas de tipo económico, fiscal, normativo, logístico, de competitividad, de formación y cualificación profesional, de compra pública sostenible y de planificación estratégica que dan cobertura a toda la cadena de valor de la industria.

Entre ellas se encuentran medidas de impacto a corto plazo, que se implementarán y ejecutarán en este año 2020, y medidas estratégicas de medio plazo, que se implementarán y ejecutarán a partir de 2021.

44 TONELADAS Y 4,5 METROS DE ALTURA

Ese plan contempla, en el punto “**2.4-Mejora de la competitividad en logística de transporte**”, que la amplia cadena de valor del sector, desde la fabricación de componentes hasta la distribución final, depende del ámbito logístico como palanca de competitividad, introduciendo una serie de **medidas orientadas a mejorar la competitividad del transporte** destinado tanto a la cadena de suministro del sector como a la exportación de los bienes fabricados en nuestro país, en transporte por carretera, ferroviario y marítimo. En concreto en lo que al transporte por carretera se refiere:



- Transporte por carretera: Impulsar la mejora de la eficiencia del transporte mediante la utilización de camiones de 4,5m de altura y 44 toneladas, tipología que supone mayor carga por viaje, reduciendo además las emisiones contaminantes y de CO2.

AYUDAS A LA RENOVACIÓN

Más allá, el plan para la automoción también pone sobre la mesa la edición 2020 del Programa de impulso a la movilidad eléctrica y sostenible, Plan MOVES, dotado con 100 millones de euros y que permitirá la adquisición de vehículos de transporte pesado de mercancías con gas natural.

También propone un programa de **renovación del parque**, dotado con 250 millones de euros que se aplicará tanto a turismos y vehículos comerciales ligeros, como a vehículos industriales pesados y autobuses.

Adicionalmente, se prevé un **sub-tramo específico de la línea de avales ICO-COVID para la financiación de la renovación de la flota de vehículos para uso profesional** que está dirigido a autónomos y empresas, y facilitará la renovación de los vehículos comerciales e industriales, incluyendo autobuses y autocares con avales de hasta el 80%.

EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN CONTRA DEL AUMENTO DE DIMENSIONES

CETM ha lanzado un comunicado manifestando la contrariedad del sector con esa medida:

“Amparándose en la necesidad de reactivar la industria de la automoción, el Gobierno de España ha elaborado un plan de impulso que incluye la ampliación de la Masa Máxima Autorizada (MMA) y la altura de los camiones hasta las 44 toneladas y los 4,5 metros respectivamente, en lugar de las 40 toneladas y 4 metros permitidos como máximo en estos momentos.

Es evidente que el sector de la automoción únicamente ha velado por sus intereses en la negociación de este plan, sin importarles un bledo las consecuencias que acarrearía esta medida para el sector del transporte de mercancías por carretera. Peor ha sido la actitud del Gobierno, y muy especialmente del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, al no



haberse siquiera interesado en conocer la opinión del transporte de mercancías por carretera a este respecto, a pesar de que supone casi un 5% del PIB y es considerado, tal y como ha demostrado durante esta pandemia, como estratégico para la economía y la sociedad española, y que una vez más vuelve a ser ninguneado por la clase política y dejado a su suerte.

Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) siempre hemos insistido en que antes de aumentar la capacidad de carga de los camiones, debería realizarse una armonización a escala europea (el tráfico transfronterizo de camiones de más de 40 toneladas y 4 metros de altura está prohibido), estudiarse adecuadamente la incidencia, impacto y repercusión que esta medida tendría sobre elementos tan importantes como la seguridad vial, el deterioro de las infraestructuras viarias y el importante daño social y económico que supondría para las empresas de transporte de mercancías por carretera y sus empleados.

En nuestra opinión, en estos momentos tan dramáticos, en los que toda la economía nacional está en peligro, consideramos que las soluciones para salir de esta crisis pasan por la consecución de acuerdos globales que salvaguarden la actividad y el empleo en todos los sectores, y no solo en algunos, tal y como, con una total falta de solidaridad, hace este plan.

En consecuencia, el Comité Ejecutivo de la CETM que se reunirá el próximo jueves 18 de junio, estudiará la adopción de medidas de protesta ante el indignante abandono gubernamental que sufre nuestro sector. Estas medidas, entre las que no descartamos ninguna, se plantearán igualmente al Pleno del Comité Nacional de Transporte, en su próxima reunión el 19 de junio, para su aprobación y puesta en marcha de manera conjunta.”

SITUACIÓN DE LA FRONTERA CON PORTUGAL

La asociación portuguesa ANTRAM, a través de la IRU, ha informado que el plan de desconfinamiento de Portugal se ha renovado hasta las 23:59 horas del 30 de junio. Esto significa que las fronteras siguen cerradas hasta esa fecha (menos los puntos fronterizos que se dejaron habilitados para que el transporte de mercancías siguiera fluyendo), pero se han reabierto los puntos fronterizos de:



- Melgaço, Lugar do Paso, km 19.800, EN 2020.
- Monçao, Avenida da Galiza, km 15.300, EN 101.
- Miranda do Douro, km 86.990, EN 218.
- Vila Nova de Cerveira, km 104.500, EN 13.

CUESTIONARIO KPMG-CEOE SOBRE EL IMPACTO COVID-19 A LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

Desde la CEOE nos informan, a través de CETM, que están realizando un nuevo sondeo, para pulsar las expectativas de las empresas españolas con la vocación de ofrecer datos actualizados y herramientas de reflexión sobre la coyuntura que afronta el tejido empresarial en esta compleja situación.

Para ello invitamos a todos nuestros asociados a que participen en este nuevo sondeo realizado por KPMG España (que no lleva más de 5 minutos) que estará disponible hasta el viernes 19 de junio. Podéis encontrarlo pinchando en el siguiente [enlace](#). Toda la información recogida se tratará de manera anónima y sus resultados se publicarán de forma agregada.

CARMELO GONZÁLEZ, PRESIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE MERCANCÍAS DEL CNTC, RECLAMA QUE SE VALORE AL SECTOR

El presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) y vicepresidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Carmelo González, ha participado este martes en la Mesa de Transporte de la **Cumbre organizada por la CEOE, 'Empresas españolas: liderando el futuro'**.

Carmelo González ha sido uno de los encargados en dar voz al transporte de mercancías por carretera y, durante su intervención, no solo ha expuesto los problemas a los que se enfrenta el sector sino que, además, ha puesto encima de la mesa **las medidas que el CNTC ha reclamado al Gobierno** y que son necesarias para poder hacer frente a la crisis del COVID-19.

Durante su intervención, González ha insistido en **la necesidad de que se atiendan las demandas del transporte**, después de que el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, aún **no haya**



aportado soluciones ni se haya puesto en contacto con el Departamento de Mercancías del CNTC tras su última reunión.

Tras el anuncio de que el Gobierno ha fijado la entrada en vigor de las 44 toneladas y los 4.5 metros de altura para mayo de 2021, el presidente del CNTC ha declarado que **“es una muestra más del ninguneo que el sector viene sufriendo”**, a pesar de que se trate de una actividad estratégica y vital para el funcionamiento de la economía. En este sentido, **ha pedido “sentido común”** puesto que en la mayoría de las carreteras no se puede circular con vehículos de esa altura y ha demandado al Gobierno que tenga en consideración al transporte de mercancías por carretera y **establezca el diálogo con el sector**.

El también vicepresidente de CETM ha destacado que las empresas de transporte necesitan liquidez con urgencia y **reclama que el plazo del cobro de los servicios se establezca en 30 días**. González ha tratado el bloque de medidas económicas, financieras y fiscales que el CNTC ha hecho llegar al MITMA, **como la creación de una línea de avales directa para el sector del transporte**, la disminución de los plazos de devolución del IVA o la devolución del gasóleo profesional para “aligerar la tesorería”.

Asimismo, ha reiterado que **existe una falsa sensación de que el transporte se mantiene a pleno rendimiento**, cuando la mayoría de las empresas han registrado una caída en la actividad del 50%. En cuando a la ampliación de los ERTes, considera que **es “imperioso” que el Gobierno llegue a un acuerdo** para que, al menos, se mantengan hasta diciembre porque, de lo contrario, las empresas se verán obligadas a despedir.

González tampoco se ha olvidado de los impuestos que se intentan trasladar al sector a través de los peajes por el uso de carreteras y ha sido tajante: **“No podemos seguir asumiendo más costes cuando no podemos sobrevivir”**.

De esta manera ha hecho referencia a los peajes que la Diputación de Guipúzcoa aún no ha eliminado, **a pesar de la existencia de dos sentencias que han declarado nulos los peajes en la N-1 y la A-15** o los que el Gobierno Foral de Navarra pretende implantar en cinco vías.



Finalmente, Carmelo González **ha reclamado una apuesta por el sector** por parte del Ejecutivo, ya que se trata de una actividad trascendental para el futuro del país.

En el siguiente en [enlace](#) se puede visualizar su intervención en una Cumbre donde **los principales empresarios y directivos del país tratan de exponer la situación** que se vive ante la crisis provocada por el Covid-19 y establecer soluciones (a partir de 2 horas 54' 30").

PROGRAMA DE INCENTIVOS A LA MOVILIDAD EFICIENTE Y SOSTENIBLE (PROGRAMA MOVES II)

Hoy, 17 de junio de 2020, se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado el [Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible \(Programa MOVES II\) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla.](#)

El objeto de este Real decreto es el de establecer las normas especiales, con el carácter de bases reguladoras, **para la concesión directa de ayudas, en forma de subvenciones, a las comunidades autónomas** y ciudades de Ceuta y Melilla, así como su distribución y entrega a las mismas, en las cuantías y términos que figuran en el anexo V.

Con la finalidad de **contribuir a la descarbonización del sector transporte mediante el fomento de las energías alternativas** para la consecución de los objetivos fijados por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

BENEFICIARIOS DIRECTOS Y DESTINATARIOS ÚLTIMOS DE LAS AYUDAS

Serán beneficiarios directos de las ayudas previstas en este programa **las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, que deberán destinar el importe de las mismas a los sujetos** que se enumeran en el siguiente apartado:

- Las personas físicas que desarrollen actividades económicas, en cuyo caso habrán de estar dados de alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (...).



- Las personas jurídicas, válidamente constituidas en España en el momento de presentar la solicitud, y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo número de identificación fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J, R o W.

ACTUACIONES SUBVENCIONABLES

- Adquisición de vehículos de energías alternativas
- Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.
- Implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas.
- Implantación de medidas de movilidad sostenible al trabajo.

FINANCIACIÓN

1. Este programa está dotado con una cuantía inicial de **100.000.000 euros con cargo al presupuesto del IDAE**, previamente transferidos desde los Presupuestos Generales del Estado.
2. El presupuesto disponible se distribuirá entre las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla
3. El presupuesto del programa **podrá ser ampliado, si existiese disponibilidad presupuestaria** para esta misma finalidad, y siempre que no hubiera expirado el plazo de vigencia del mismo, tanto con fondos que provengan de los Presupuestos Generales del Estado como de otros orígenes siempre que hayan sido transferidos al IDAE o se le hubiera encomendado su gestión directa.

INCOMPATIBILIDAD DE LAS AYUDAS

Las subvenciones reguladas en este real decreto **no serán compatibles con otras subvenciones o ayudas que pudieran concederse para la misma finalidad**, procedentes de cualesquiera administraciones o entes públicos o privados, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DE ENERGÍAS RENOVABLES

Será actuación subvencionable la adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por **leasing financiero o arrendamiento por renting** (también llamado leasing operativo) de vehículos nuevos,



matriculados por primera vez en España a nombre del destinatario último de la ayuda, salvo en los casos de renting en los que podrá estar matriculado a nombre de la empresa de renting. Además, la fecha de factura de compraventa y fecha de matriculación serán posteriores a la fecha de registro de la solicitud en la convocatoria correspondiente de este Programa. El pago del precio del vehículo, incluido el abono de posibles cantidades a cuenta o bajo cualquier otro concepto, deberá ser realizado con posterioridad a la fecha de registro de la solicitud.

También será subvencionable la adquisición **de vehículos eléctricos y de pila de combustible de categorías M1 y N1** y con hasta nueve meses de antigüedad, contada desde su primera matriculación hasta la fecha de registro de la solicitud de ayuda, y cuya titularidad deberá ostentarla el concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo al destinatario último de la ayuda. En este caso el vehículo deberá haber sido adquirido por el concesionario o punto de venta, como vehículo nuevo al fabricante o importador.

VEHÍCULOS SUSCEPTIBLES DE AYUDAS

- **Furgonetas o camiones ligeros N1:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) no supere las 3,5 toneladas.
- **Furgones o camiones ligeros N2:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 3,5 e inferior a 12 toneladas.
- **Furgones o camiones N3:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 12 toneladas.
- **Turismos M1:** Vehículos de motor con al menos cuatro ruedas diseñados y fabricados para el transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.
- **Autobuses o autocares M2:** Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor, y cuya masa



máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) no sea superior a 5 toneladas.

- Autobuses o autocares M3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 5 toneladas.

Los modelos de vehículos susceptibles de ser incentivados **deben figurar en la Base de Vehículos del IDEA** (ver en este [enlace](#)).

Los vehículos M1 y N1, que se acojan al programa de incentivos, **deberán contar con un descuento de al menos 1.000 euros en la factura de venta** por parte del fabricante/importador o punto de venta del vehículo adquirido a trasladar al destinatario último de la ayuda. **Además de las ayudas contempladas en el anexo III** referidas al achatarramiento del vehículo de cualquiera de las categorías descritas.

EL AUTOBÚS, ESLABÓN CLAVE DE LA CADENA TURÍSTICA

CONFEBUS ha lanzado una nota de prensa para hacer constar que el **transporte en autobús tiene una importancia estratégica muy relevante para la economía española por su estrecha vinculación al hipersector turístico, primera industria de nuestro país**. No en vano el autobús destaca por ser el modo colectivo que más viajeros mueve en España gracias a su capilaridad, que le permite por llegar a donde otros modos no pueden, para acceder a las poblaciones más recónditas a la vez que se viaja con todas las comodidades posibles.

Es por ello que sus empresas, pymes en su gran mayoría, resultan fundamentales para la cadena y oferta turística (excursiones, congresos, ferias, fiestas populares, espectáculos, circuitos...), además de para garantizar la movilidad de los turistas en nuestro país. “Sin transporte, no hay turismo”, destaca el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo.

La actividad del transporte en autobús relacionada directamente con el turismo es muy importante en nuestro país, con 220 millones de viajeros al año y una facturación de 1.300 M€. Además, genera 21.700 puestos de trabajo



(más del 70% son directos), que dependen del éxito de estos servicios y que son clave para la economía local y el tejido empresarial de las regiones y poblaciones donde se ubican.

Asimismo, resulta **una actividad fundamental que sirve para dar a conocer y aprovechar el rico patrimonio cultural, histórico, natural y gastronómico de España**: tercer país del mundo con más lugares declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, Estado miembro de la UE que mayor extensión aporta a la Red Natura 2000, uno de los tres países donde más congresos y convenciones se organizan a nivel mundial y segundo país del mundo en recepción de turistas extranjeros.

De este modo, la Confederación quiere **poner en valor la importancia del transporte en autobús dentro del sector turismo**, que debe ser mucho más reconocida y valorada por las políticas y estrategias de desarrollo y recuperación socioeconómica que establecen las autoridades de nuestro país, ya que, además, ha sido uno de los sectores más afectados por la crisis del COVID-19, cuyos efectos comenzaron a sentirse en febrero, mucho antes que en el resto de actividades, con fuertes caídas de la demanda que llegaron hasta el 100% cuando finalmente se decretó el estado de alarma.

Sin embargo, Rafael Barbadillo subraya que “las medidas adoptadas hasta la fecha por las distintas autoridades no han contribuido a paliar la grave situación que atraviesa el sector, resultando indispensable que se pongan en marcha, de manera urgente, iniciativas que garanticen la supervivencia de las empresas de transporte en autobús y preserven el empleo y la cadena de valor añadido que generan en las regiones y poblaciones donde se ubican”.

CONFEBUS analiza los Planes de ayuda al Turismo en Europa

Por todo ello, CONFEBUS ha elaborado un informe donde se identifican las principales medidas adoptadas por las instituciones europeas y los países de nuestro entorno para ayudar al sector turístico y que bien pueden replicarse a escala nacional o servir de inspiración para tomar iniciativas en España: [Planes de ayuda al Turismo en Europa](#).

“La Confederación invita tanto al Gobierno, como al resto de autoridades a todos los niveles y a los partidos políticos, a estudiar la puesta en marcha de



las diferentes medidas adoptadas por varios países u otras similares, que surtan los efectos deseados para paliar la crisis del sector del transporte en autobús como agente clave de la cadena turística”, señala el presidente de CONFEBUS.

Por un lado, **la Unión Europea ha puesto en marcha algunas iniciativas de carácter general para toda la economía.** Sin embargo, el sector turismo y las empresas de autobuses que lo forman precisan de instrumentos específicos. En este sentido se ha anunciado un plan de recuperación para el turismo y una línea presupuestaria específica para el sector a largo plazo que debe tener cuenta la realidad y situación de las empresas de transporte en autobús.

Igualmente, la Comisión Europea ha presentado una **estrategia para reabrir el transporte y el turismo en Europa para el verano que también deberá servir para salvaguardar el empleo, preservar el tejido empresarial y relanzar la oferta y los servicios de transporte en autobús.** Resulta vital que el Gobierno español y el sector del autobús hagan valer sus intereses en todas las iniciativas que provengan de la UE para revertir la crisis.

Diecinueve países del entorno europeo han reconocido la importancia del turismo para sus economías y empleos, por lo que han adoptado multitud de medidas generales y específicas dirigidas al sector turismo para paliar los efectos negativos que la crisis del COVID-19 les está generado. Sin embargo, la importancia del turismo en la economía de estos países no es tan relevante como en España, que es el primer país de la OCDE con mayor peso del turismo en su PIB.

Además, once países de la UE (España, Alemania, Austria, Bulgaria, Malta, Italia, Grecia, Chipre, Eslovenia, Portugal y Croacia) han firmado una **declaración conjunta para restaurar la libertad de movimiento y los viajes seguros en un futuro cercano.**

Finalmente, **destacan también las siguientes medidas e iniciativas adoptadas a nivel nacional por los países de nuestro entorno:** plan de rescate al turismo (Francia); líneas de apoyo económico específicas o compensaciones para el sector (Austria, Bélgica, Croacia, Dinamarca, Hungría, Portugal); bonos vacacionales (Italia); permitir que otorguen cupones o vales en vez de reembolsos (Bélgica, Croacia, Francia, Grecia, Lituania); exenciones



temporales, suspensiones o aplazamiento de impuestos (Hungría, Italia, Letonia); reducción del IVA del transporte de viajeros (Noruega); Fondos estatales para compensar a los operadores por los paquetes turísticos cancelados por los viajeros o por motivos del COVID-19 (Polonia), o; campañas de relanzamiento de la imagen y promoción del país a nivel mundial con fines turísticos (Italia).

FONDO COVID-19

El BOE de hoy publica el [Real Decreto-ley 22/2020, de 16 de junio, por el que se regula la creación del Fondo COVID-19 y se establecen las reglas relativas a su distribución y libramiento.](#)

El Fondo tiene por **finalidad financiar las necesidades presupuestarias de las comunidades autónomas y ciudades con estatuto de autonomía derivadas de la crisis del COVID-19.**

Este se distribuye en cuatro tramos. Los Tramos 1 y 2 se repartirán sobre la base de criterios representativos de gasto sanitario, el Tramo 3 se repartirá sobre la base de criterios representativos de gasto en Educación, y el **Tramo 4, en el que se incluye el sector del transporte, se repartirá, sobre la base de criterios relacionados con la disminución de los ingresos por la caída de la actividad económica.**

Así, **una parte de este Tramo 4 por importe de 800 millones de euros, se distribuirá del siguiente modo:**

- El 34 % de este importe (272 millones) se distribuirá entre las CCAA de régimen común, por los servicios regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros interurbanos por carretera dentro de su ámbito competencial, en función de los vehículos*km producidos en el año 2018 conforme al certificado que emita al efecto la persona titular de la Consejería competente de cada Comunidad Autónoma.
- El 49 % de su importe (392 millones) se distribuirá en función de los ingresos por tarifa correspondientes al año 2018 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM), deduciendo de estas cantidades las aportaciones que correspondan a las Entidades Locales según su grado de



participación en dichas entidades o de las subvenciones o transferencias por las que participaron en su financiación en el año 2018, conforme al certificado que emita al efecto el Presidente de cada uno de estos organismos.

- El 13 % (104 millones) se distribuirá entre las comunidades autónomas de régimen común titulares de servicios ferroviarios interurbanos y metropolitanos, no incluidos en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid ni en la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona.
- El 4 % restante (32 millones) se asignará a la Comunidad Autónoma de Canarias por los servicios regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros interurbanos por carretera dentro de su ámbito territorial.

El reparto efectivo de esta parte del tramo se realizará por Orden Ministerial de la persona titular del Ministerio de Hacienda en noviembre de 2020, en base al certificado del peso relativo de la participación de las comunidades autónomas de régimen común en esta parte del tramo que emita al efecto el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El reparto efectivo de los recursos se efectuará en diciembre de 2020.

Este Real Decreto-ley está en vigor desde el momento de su publicación.

