



Newsletter









aevecar

Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles

Noticias

Boletín N°2380

17 de marzo de 2020

-  Precio GLP envasados
-  Licitación suministro de carburante
-  La CNMC publica el informe sobre la contratación y uso del servicio de carga de camiones cisterna de Gas Natural Licuado (GNL) en España
-  Aevecar, indignada por la exclusión de las estaciones de servicio de las ayudas del Gobierno
-  Calviño abre la puerta a ampliar los sectores que recibirán el último paquete de ayudas
-  Cepsa pone a la venta el 49% de su negocio de estaciones de servicio

- Brookfield, KKR, Allianz, Macquarie y Couche-Tard pujan por Repsol Clientes
- La incorporación del vehículo eléctrico doblaría la demanda eléctrica diaria en España
- Donde los motores diésel siguen siendo dominantes
- Qué es y qué no es una inversión sostenible
- EEUU advierte a la OPEP: vuestros recortes serán nuestros beneficios para el fracking y el petróleo
- El precio de las baterías del coche eléctrico ha bajado un 80% en diez años

Precio GLP envasados

Resolución de 8 de marzo de 2021, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se publican los nuevos precios máximos de venta, antes de impuestos, de los gases licuados del petróleo envasados, en envases de carga igual o superior a 8 kg, e inferior a 20 kg, excluidos los envases de mezcla para usos de los gases licuados del petróleo como carburante.

- [PDF \(BOE-A-2021-3986 - 2 págs. - 232 KB\)](#)

FUENTE: B.O.E

[Volver a los titulares](#)





Licitación suministro de carburante

Anuncio de formalización de contratos de: Subdirección General de Servicios Penitenciarios. Objeto: Acuerdo Marco para el suministro de Gasóleo "A" a los establecimientos penitenciarios dependientes de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias en la Comunidad Autónoma de Canarias. Expediente: 02012021AM04.

- [PDF \(BOE-B-2021-12372 - 2 págs. - 184 KB\)](#)

FUENTE: B.O.E

[Volver a los titulares](#)



La CNMC publica el informe sobre la contratación y uso del servicio de carga de camiones cisterna de Gas Natural Licuado (GNL) en España

La CNMC ha aprobado el Informe sobre la contratación de capacidad y uso del servicio de carga de cisternas de GNL en las plantas de regasificación. **(INF/DE/103/20)**

El servicio de carga de camiones cisterna se contrata en las plantas de regasificación y se emplea como alternativa al transporte por gasoducto del gas natural. Su demanda está prevista que aumente de forma importante en los próximos años debido a su uso como combustible para vehículos (turismos, camiones, autobuses, etc) y de buques (bunkering) no solo en España sino también en otros países.

Según los últimos datos de la CNMC, entre enero y octubre de 2020, la demanda del servicio de carga de camiones cisterna aumentó un 5,4%, con respecto al mismo periodo del año anterior, a pesar del contexto generalizado de reducción de la demanda de gas por la pandemia de la Covid-19.

En 2019, en España se cargaron en torno a 43.000 camiones cisterna de GNL en las plantas de regasificación, que suministraron el 3,2% de la demanda de gas natural. Estos abastecieron a una multitud de destinos, que los emplearon con diferentes usos: industrial, comercial, doméstico, como combustible de vehículos terrestres y de barcos, etc.

Contratación máxima en Bilbao y Barcelona

Por otra parte, la CNMC señala en su informe que actualmente, el interés por la contratación de capacidad de carga de cisternas es muy elevado en algunas plantas de regasificación, especialmente en el caso de las terminales de Bilbao y Barcelona.

De hecho, en determinados periodos, la contratación de capacidad ha tocado máximos y se han registrado primas elevadas en las subastas de asignación de capacidad. El uso de la capacidad contratada es especialmente elevado, en general, en periodos invernales, de lunes a jueves, y se reduce durante los fines de semana.

Debido a las previsiones de aumento de la demanda de GNL suministrado a través de cisternas en los próximos años, su impacto no será homogéneo en las plantas de regasificación, y provocará saturación de los cargaderos de cisternas en algunas de estas regasificadoras con la consiguiente dificultad a la hora de atender la demanda prevista en su zona de influencia.

Gestión de las congestiones

En consecuencia, la CNMC, en el corto plazo y dentro del ámbito de sus funciones, desarrollará mecanismos adicionales a los regulados actualmente para gestionar las congestiones, maximizar el uso de la capacidad existente y evitar el acaparamiento de esta.

Además, en el medio plazo, se podrá valorar el incremento de la capacidad de carga de cisternas del sistema gasista, conjugando de forma apropiada las necesidades del mercado con los principios de política energética y la protección de los consumidores.

(INF/DE/103/20)

FUENTE: CNMC

[Volver a los titulares](#)



Aevecar, indignada por la exclusión de las estaciones de servicio de las ayudas del Gobierno



La **Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles, Aevecar**, manifiesta "su enorme malestar e indignación" ante la no inclusión del sector de las estaciones de servicio entre los colectivos que recibirán ayudas directas aprobadas por el Gobierno dirigidas a autónomos y a pequeñas y medianas empresas, que ascienden a 7.000 millones de euros.



Aevecar señala en una nota de prensa que el 70% de los propietarios de las estaciones de servicio en España son pequeñas y medianas empresas que cumplen los requisitos exigidos por el Gobierno para poder acceder a estas ayudas, puesto que durante la pandemia han perdido "buena parte de los ingresos en gasolineras", tanto las ubicadas en las ciudades como sobre todo en las de carretera. El colectivo presidido por Alejandro Ripoll también señala que se trata de "empresas viables cuando termine la pandemia y se recupere la movilidad general".

Ripoll, considera "una discriminación inaceptable que no se incluyan a las gasolineras en las ayudas directas porque han permanecido abiertas durante la pandemia al considerar el Gobierno esencial el servicio de suministro de carburantes, a pesar del confinamiento y de las restricciones de movilidad en todas las regiones de España en este último año".

Ripoll subraya que "buena parte de las estaciones de servicio, que dan empleo a más de 55.000 trabajadores, cumplen las condiciones establecidas por el Ejecutivo para poder acceder a las ayudas: caída de facturación de un 30% en el año 2020 con respecto a 2019, que la empresa tenga una viabilidad. No se entiende por qué no está incluida su actividad en el anexo I del Real Decreto-ley".

"La exclusión de nuestras empresas de las ayudas directas supone una discriminación injustificada y de imposible aceptación por nuestro sector. No podemos entender qué criterio se ha seguido para decidir que un sector sufra la desaparición de una parte de sus Pymes y otros sectores sean ayudados para que esto no ocurra", denuncia Aevecar.

Desde la patronal se reclama que el Gobierno incluya al sector de las estaciones de servicio "en los casi cien que sí pueden acceder a las ayudas directas que necesitan las empresas para poder sobrevivir, mantener los puestos de trabajo y poder recuperarse cuando las condiciones de la lucha contra la pandemia permitan la movilidad normal de las personas y de los transportes por carretera".

El colectivo empresarial destaca que el sector de las estaciones de servicio "se consideró esencial desde el primer momento y aunque se prohibió la movilidad estuvimos abiertos al principio el 100% de las instalaciones obligatoriamente, con las consiguientes pérdidas por falta de clientes que no podían salir de sus casas". Posteriormente, recuerdan desde Aevecar, "se establecieron unos servicios mínimos que supusieron que siguieran obligatoriamente abiertas al menos el 65% de las instalaciones por ley, con las mismas restricciones estrictas de la movilidad, lo que siguió generando cuantiosas pérdidas".

A pesar de que en el verano se levantaron las restricciones de movilidad "y por lo tanto aumentó algo la facturación, en el conjunto del año 2020 las pérdidas han sido muy altas, sobre todo debido a que a partir

del mes de agosto se volvieron a tomar medidas de restricción de la movilidad por el incremento de contagios en la pandemia”, lamenta Aevecar.

El colectivo apunta que sector de las estaciones de servicio está compuesto por Pymes y Micro-Pymes en un 70%, “por lo que tendrían que estar dentro del programa de ayudas como cualquier otra empresa o autónomo, en el caso de que sus pérdidas superen el 30% establecido”.

Asimismo, considera que la mayoría de las empresas del sector son viables en el futuro, “sobre todo si reciben estas ayudas establecidas precisamente para ayudar a salir de la crisis a Pymes y autónomos”.

Aevecar reclama igualdad de trato para nuestro sector, con el mismo criterio que al resto de sectores de la economía española.

FUENTE: ESTACIONES DE SERVICIO

[Volver a los titulares](#)



Calviño abre la puerta a ampliar los sectores que recibirán el último paquete de ayudas



Después de la primera reacción de euforia empresarial tras la aprobación el viernes del nuevo paquete de apoyo económico de 11.000 millones de euros, de los que 7.000 millones serán ayudas directas a las empresas, han empezado a conocerse distintas quejas patronales, ya sea por parte de los sectores que han quedado fuera de estos apoyos como por las organizaciones empresariales que temen que el dinero tarde demasiado en llegar.

“Nos preocupa que las ayudas no lleguen a tiempo para muchas empresas; nos preocupan los plazos, porque las empresas necesitan urgentemente liquidez y cualquier demora de los desembolsos pondrá en peligro la supervivencia de miles de empresas”, advertía hoy el líder de Cepyme, Gerardo Cuerva.

Además, a lo largo de todo el fin de semana ha habido quejas de distintos sectores empresariales por haber quedado excluidos de estas ayudas.

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ](#)

FUENTE: CINCO DÍAS

[Volver a los titulares](#)





Cepsa pone a la venta el 49% de su negocio de estaciones de servicio

Cepsa busca un socio financiero para su negocio de estaciones de servicio. La petrolera ha contratado a BNP Paribas y Allen & Overy para que actúen como asesores de esta operación. **La intención de la compañía que dirige Philippe Boiseeau es incorporar a un nuevo accionista con una participación de un 49% en los próximos meses.**

De este modo, la petrolera afrontará una profunda revisión de su modelo de negocio **en el que se incluye su negocio de estaciones de servicio como un activo estratégico para su proceso de transición energética.**

La operación supone, según indicaron fuentes conocedoras de la operación, **un 'equity value' de unos 700 millones de euros** y se trataría de un modelo parecido a un 'sale & leaseback', es decir, se incorporaría el socio que recibiría una remuneración por su inversión pero del que esperan que tenga un papel pasivo en la gestión.

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: EL ECONOMISTA

Volver a los titulares



Brookfield, KKR, Allianz, Macquarie y Couche-Tard pujan por Repsol Clientes

Repsol avanza en la venta de una participación minoritaria de su filial comercial. Tiene sobre la mesa las muestras de interés de cuatro fondos de infraestructuras: Brookfield, KKR, Allianz y Macquarie. Y una del grupo canadiense de distribución Couche-Tard. La filial está valorada en 10.000 millones.

Repsol trabaja por poner a pleno funcionamiento el plan estratégico que comunicó al mercado en noviembre. Junto a la salida a Bolsa o venta de una minoría de su filial de renovables, la compañía que pilota Josu Jon Imaz quiere poner en valor uno de sus activos estrella. Se trata de su filial de clientes, que acaba de crear y que aglutina a 24 millones de usuarios en negocios como gasolineras, electrolinerías, carsharing (Wible), tiendas de conveniencia, de la comercialización de electricidad y gas a particulares, de soluciones energéticas y de lubricantes.

Para ello, la compañía encargó la venta de alrededor de un 25% del capital a Citi, como adelantó CincoDías. También sopesó la posibilidad de activar una salida a Bolsa, una opción que ahora ha perdido enteros.

La petrolera ya cuenta con las primeras muestras de interés. Son, en su mayoría, de fondos de infraestructuras. Entre ellos figuran el gigante canadiense Brookfield, el estadounidense KKR, el fondo de la aseguradora Allianz y el australiano Macquarie, según indican fuentes financieras a CincoDías. La agencia Bloomberg suma a esta lista a la compañía canadiense Couche-Tard, que hace unos pocos meses trató de hacerse con Carrefour, pero se enfrentó a un veto del Gobierno francés. No obstante, el proceso va lento. Las ofertas son solo preliminares y no se descarta que aparezcan nuevos contendientes. El calendario apunta a que la operación se cerrará en la segunda mitad del año.

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ](#)

FUENTE: CINCO DÍAS

[Volver a los titulares](#)



La incorporación del vehículo eléctrico doblaría la demanda eléctrica diaria en España



La palabra clave para los próximos diez años es la "electrificación" de la economía. Y dentro de este plan se incluye la transformación del sector de la movilidad. Por eso, la presidenta de OMEL-OMI, el operador del mercado eléctrico ibérico, Carmen Becerril, ha asegurado que "se duplicará el consumo eléctrico diario, si se alcanza el objetivo de cinco millones de vehículos eléctricos circulando por las carreteras españolas".

"En la actualidad el consumo medio de electricidad en España es de unos 460 GWh al día, y si se calcula la necesidad energética de cinco millones de vehículos eléctricos, prácticamente se doblaría, con unos 400 GWh al día más".

En una webinar organizada por Aelec, la patronal de las grandes eléctricas, la responsable de OMIE también ha advertido de que "para alcanzar esas cotas, también deberá incorporarse la infraestructura adecuada, porque estos vehículos eléctricos se moverán por toda la geografía".

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ](#)

FUENTE: INVERTIA

[Volver a los titulares](#)





Donde los motores diésel siguen siendo dominantes

En 12 países de la Unión Europea no se vendió un solo camión de carga eléctrica durante todo 2020.

Los fabricantes de automóviles se ven obligados a transformar su negocio, eliminar los motores de combustión puros y avanzar en la electrificación de sus gamas. Muchas marcas dan ya por 'muerto' al diésel en los turismos, porque el gran volumen de ventas se da en las grandes ciudades y en ellas este combustible está condenado. Los compradores han huido del gasóleo.

Sin embargo, hay un núcleo del negocio de la automoción en el que el diésel sigue siendo el rey y no parece que vaya a dejar de serlo en muchos años: los vehículos industriales y en los camiones sobre todo. Las ventas de diésel dominan con rotundidad en este segmento, como prueba el dato de las matriculaciones de camiones en los países de la Unión Europea en 2020, donde el 96,4% de los camiones nuevos vendidos fueron diésel por el 0,1% de gasolina y apenas un 0,5% 100% eléctricos (ECV o electric chargeable vehicles). El resto, el 3,5% de los vehículos industriales matriculados, se movían con energías alternativas, sobre todo por gas natural licuado (GNL).

RETROCESO GENERAL

El año pasado, las ventas de camiones diésel en la Unión Europea cayeron un 25,5% hasta 226.150 unidades, con la demanda debilitada por el impacto del COVID-19. Con la excepción de Grecia, todos los mercados de la UE registraron caídas de dos dígitos en las ventas de diésel el año pasado, incluidos los cuatro principales: Alemania (-25,3%), Francia (-24,7%), España (-21,4%) e Italia (-13,0%).

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: EL MUNDO

[Volver a los titulares](#)



Qué es y qué no es una inversión sostenible

Nuevos pasos en la inversión sostenible. El pasado miércoles entró en vigor la primera fase del reglamento europeo que llega para tratar de resolver la gran incógnita de este tipo de activo: qué es sostenible y que

no y hasta qué punto es sostenible aquello que se etiqueta como tal. Las normativas de divulgación de las finanzas sostenibles (SFDR por sus siglas en inglés) se publicaron en el equivalente al BOE de la Unión Europea el 9 de diciembre de 2019. Y desde el pasado miércoles, gestoras de activos, fondos de pensiones, aseguradoras o asesores de inversión en la Unión Europea estarán obligados a informar de cómo evalúan la sostenibilidad medioambiental y social de sus productos y a justificar sus estrategias ecológicas. El siguiente paso en la exigencia de transparencia sobre inversiones sostenibles llegará ya en 2022.

Esta normativa europea introduce una definición de qué es una inversión sostenible, de modo que haya unos criterios homogéneos para toda la industria. A efectos del reglamento, son las inversiones que contribuyan a un objetivo medioambiental, medido, por ejemplo, a través de indicadores clave de eficiencia de recursos relativos al uso de la energía, de la energía renovable, consumo de materias primas, agua y suelo, producción de residuos y emisiones de gases de efecto invernadero e impacto sobre la biodiversidad y la economía circular. Por otro lado, también entran las inversiones en una actividad económica que contribuyan a un objetivo social y, en particular, todo aquello que contribuya a luchar contra la desigualdad, así como toda inversión que refuerce la cohesión social, la integración social y las relaciones laborales. Como requisito siempre presente, las empresas que reciban el dinero de los inversores deben seguir prácticas de buen gobierno. "Han surgido reglas más claras y cohesivas, pero hay que hacer más para que las informaciones de los emisores corporativos apoyen la labor de los gestores y los inversores puedan entender lo que está pasando", señalan desde Morningstar.

Advertencia de las autoridades

Hace dos semanas, Iosco, la organización internacional que agrupa a los supervisores de los mercados, lanzó una alerta en referencia a la inversión sostenible (ESG, por sus siglas en inglés). La organización advirtió de la "urgente necesidad" de establecer unos criterios comunes sobre la información que las empresas deben emitir en relación a este campo. Según el comunicado de Iosco, hoy en día las compañías dan datos sobre inversión ESG de forma "selectiva", siguiendo cada una criterios diferentes. Kay Hope, ESG global fixed income de Bank of America, explica los efectos negativos de la falta de estandarización. "Debido a la falta de criterio común, se están pidiendo muchos tipos de información y datos a los emisores y no termina de quedar claro cómo de útiles son algunos de esos datos para la contraparte. A la par, los inversores tratan de averiguar qué información necesitan y no está del todo claro si los emisores les dan esos datos que buscan realmente".

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: CINCO DÍAS

[Volver a los titulares](#) 

EEUU advierte a la OPEP: vuestros recortes serán nuestros beneficios para el fracking y el petróleo 

Desde que la industria del fracking (fracturación hidráulica) y el shale oil (petróleo de esquisto) irrumpiera con fuerza en EEUU allá por 2014-2015, el mundo del petróleo no ha vuelto a ser lo mismo para la OPEP.

Hace años, el precio del petróleo no tenía más límites que la elasticidad/rigidez de la demanda, porque la oferta estaba bien controlada por unos pocos 'amigos' (la OPEP). Ahora, el techo del precio del crudo lo ponen los productores americanos (oferta). Cuando el precio del crudo empieza a superar los 50 dólares, la marea de petróleo americano empieza a subir (aumenta la oferta poco a poco) impidiendo que el barril alcance precios muy altos de forma sostenida en el tiempo.

En la última reunión, los miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) y sus aliados anunciaron que mantendrían los recortes en la producción de petróleo hasta abril, con un esfuerzo extra de Arabia Saudí que asume un recorte extra voluntario de un millón de barriles por día (mbd). De este modo, los recortes de la OPEP y sus aliados, junto a la recuperación de la economía, han llevado el crudo a tocar los 70 dólares por barril, un precio más que suficiente para 'despertar' al monstruo del fracking.

La Agencia de la Energía de EEUU (EIA) así lo avisa en su último análisis semanal: "Los recortes de la OPEP aliviarán los inventarios (petróleo acumulado), pero la subida de precios estimulará la producción de EEUU, haciendo rentable una mayor proporción del shale oil".

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: EL ECONOMISTA

[Volver a los titulares](#)



El precio de las baterías del coche eléctrico ha bajado un 80% en diez años



El futuro de estos vehículos depende de las baterías y su precio marcará su expansión. En menos de cinco años, se estima que se igualará a los de combustión

De casi 1.000 dólares a poco más de 100. El coste del kW de las grandes baterías que alimentan el coche eléctrico se ha reducido en los últimos diez años más de un 80%, situándose ahora por debajo de los 140 dólares. Se estima que cuando se logre bajar ese coste por kW de los cien euros el precio de venta estará ya igualado con los coches de combustión, se habrá ganado por tanto la batalla y se popularizará rápidamente en el mercado.

Según asegura el director general de Marketing Global de Producto de Nissan, Pierre Loing –con el conocimiento que aporta haber sido una de las marcas pioneras en este campo– el precio de los automóviles eléctricos se igualará al de los vehículos de combustión en un período de "tres o cuatro años", gracias al descenso del coste que están experimentando las baterías. El directivo se mostró a favor de que exista un apoyo a los automóviles eléctricos por parte de los gobiernos hasta que esta tecnología consiga ser "sostenible".

En los inicios de las nuevas tecnologías se necesita un apoyo público para que sean sostenibles. En la actualidad, en los países en los que existe este apoyo las ventas de estos vehículos se han acelerado, como en Noruega", aseguró Loing a Europa Press.

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: VOZPOPULI

Volver a los titulares



Contacto aevecar



Versión para imprimir

Plaza Ciudad de Viena, 9 / 28040 Madrid

Teléfonos: 91 534 79 37 / 91 534 77 53 • Fax: 91 534 75 29 • www.aevecar.com

El Boletín de noticias es propiedad de la Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles, **AGAVECAR**, y no puede ser reproducido total o parcialmente sin consentimiento escrito de Agavecar.

PROTECCIÓN DE DATOS: De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 de 27 de abril de 2016 (GDPR), le informamos que los datos personales y dirección de correo electrónico del interesado, serán tratados bajo la responsabilidad de Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles para el envío de comunicaciones sobre nuestros productos y servicios y se conservarán mientras exista un interés mutuo para ello. Los datos no serán comunicados a terceros, salvo obligación legal. Le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, portabilidad y supresión de sus datos y los de limitación y oposición a su tratamiento dirigiéndose a Paseo de Reding, 47 4º 3º - 29016 Málaga (Málaga). Email: igfm@agavecar.com Si considera que el tratamiento no se ajusta a la normativa vigente, podrá presentar una reclamación ante la autoridad de control en www.agpd.es.

PUBLICIDAD: En cumplimiento de lo previsto en el artículo 21 de la Ley 34/2002 de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico (LSSICE), si usted no desea recibir más información sobre nuestros productos y/o servicios, puede darse de baja enviando un correo electrónico a info@agavecar.com, indicando en el **Asunto "BAJA"** o **"NO ENVIAR"**.



Aviso jurídico

AVISO LEGAL: Este mensaje y sus archivos adjuntos van dirigidos exclusivamente a su destinatario, pudiendo contener información confidencial sometida a secreto profesional. No está permitida su comunicación, reproducción o distribución sin la autorización expresa de Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles. Si usted no es el destinatario final, por favor elimínelo e infórmenos por esta vía.

PROTECCIÓN DE DATOS: De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 de 27 de abril de 2016 (GDPR), le informamos que los datos personales y dirección de correo electrónico del interesado, serán tratados bajo la responsabilidad de Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles para el envío de comunicaciones sobre nuestros productos y servicios y se conservarán mientras exista un interés mutuo para ello. Los datos no serán comunicados a terceros, salvo obligación legal. Le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, portabilidad y supresión de sus datos y los de limitación y oposición a su tratamiento dirigiéndose a Paseo de Reding, 47 4º 3º - 29016 Málaga (Málaga). Email: igfm@agavecar.com Si considera que el tratamiento no se ajusta a la normativa vigente, podrá presentar una reclamación ante la autoridad de control en www.agpd.es.

PUBLICIDAD: En cumplimiento de lo previsto en el artículo 21 de la Ley 34/2002 de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico (LSSICE), si usted no desea recibir más información sobre nuestros productos y/o servicios, puede darse de baja enviando un correo electrónico a info@agavecar.com, indicando en el **Asunto "BAJA" o "NO ENVIAR"**.