

La Revista Decana
del Transporte
de Mercancías.
Camiones, Furgonetas,
Carrocerías y
Componentes.

Año 41. #446.
Junio 2019

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

AL VOLANTE DEL NUEVO ACTROS DE MERCEDES-BENZ



- El 60% de los camiones y furgonetas, en manos de flotas •
- CETM: "Es imprescindible que reconozcan que somos un sector estratégico" •
- ASTIC: El transporte español mueve Europa • Contacto: Gama FMX 2019 •
- Legal: El precio del transporte y sus interrogantes •

NUEVA DAILY CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO



MÁXIMO RENDIMIENTO

Motores de 2,3 litros y 3,0 litros.
Hasta 210 CV y 470 Nm

MAS EFICIENTE QUE NUNCA

Hasta 10% de ahorro de combustible
Hasta 10% de reducción
en costes de mantenimiento

CONDUCCIÓN SEGURA Y SIN ESTRÉS

Nueva dirección asistida eléctrica
y tecnología de ayuda a la conducción.

MÁXIMA CONECTIVIDAD Y SERVICIOS

Mejora el rendimiento
y eficiencia de tu actividad
con B-Link solutions

La Nueva Daily ha experimentado una profunda evolución que cambiará tu perspectiva de negocio. Nueva gama de motores que te ayudarán a llevar tu negocio de manera sostenible y rentable. Ofrece un entorno de trabajo productivo y lleno de nuevos sistemas de asistencia al conductor, que garantizan la mejor experiencia de conducción. Su alto nivel de conectividad revela un mundo totalmente nuevo de servicios personalizados. La Nueva Daily es una solución de transporte hecha a medida para tu negocio.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible



EL TRANSPORTE “REGRESA” AL MINISTERIO



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

El sector continúa esperando a que se conozca la composición del nuevo Gobierno de España y si el equipo del ministerio de Fomento sufrirá muchos cambios. El objetivo es retomar tan pronto como sea posible las negociaciones sobre las doce medidas que el Departamento de Mercancías del CNTC considera imprescindibles para el normal funcionamiento del sector. “Están en el congelador, pero ni mucho menos olvidadas”, recordó Ovidio de la Roza, durante la Asamblea General de la CETM. Además el máximo responsable de la Confederación lanzó un mensaje sobre lo que espera en el horizonte: el transporte de mercancías por carretera atraviesa un momento especialmente duro, “que todavía podría enconarse más ante los problemas y cambios previstos”, advirtió, y animó a los transportistas a actuar y mostrar “fuerza y determinación” porque “nadie solucionará nuestros problemas”. En este compás de espera, María José Rallo, secretaria general de

Transportes, aprovechaba su intervención en el acto de clausura de la Asamblea General de ASTIC, para anunciar que el actual ministerio de Fomento pasará a denominarse de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Ralló aseguró que ahora el objetivo es situar a la movilidad en el centro de la actividad ministerial, una posición que hasta el momento ocupaban las infraestructuras. A priori supone una buena noticia para el sector que desde hace años viene reclamando más protagonismo ministerial, algo que comenzó a perder progresivamente en la década de los 90’ y que se culminó en 1996 cuando se denominó ministerio de Fomento al ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Ahora sólo queda desear que se aclare el panorama político cuanto antes para comprobar si el ‘nuevo’ ministerio trae consigo cambios más allá de lo ‘estético’, y si comienza a considerar al transporte de mercancías por carretera realmente como un sector estratégico.



03



06



26



34



32



48



58

03 EDITORIAL

El transporte "regresa" al Ministerio

32 REPORTAJE

Renault Trucks organiza el primer Campeonato Nacional de Bomberos Forestales

26 CONTACTO

Contacto

48 PRODUCTO

Schmitz Cargobull presenta el renovado Pack Executive Plus para el S.KO COOL

06 EN PORTADA

El 60% de los camiones y las furgonetas se encuentran en manos de flotas

34 CONTACTO

Gama Volvo FMX 2019

58 LEGAL

El precio del transporte y sus interrogantes

TRANSPORTE3



12 REPORTAJE

La CETM apuesta por la unidad para afrontar un momento especialmente duro

38 ENTREVISTA

Alejandro Moyano, National Fleet Business Manager de Continental Tires España

62 REPORTAJE

Bosch: Soluciones con presente y futuro

Revista fundada por:
Jesús Gómez Llorente

Depósito Legal:
M-16.378-1977

Edita:
Grupo Editorial Editec

Director:
Luis Gómez-Llorente

Redactor Jefe:
Luis Francisco Blanco Barba

Redacción:
Isabel Blancas Maldonado
Alejandra Cabornero Hernando

Publicidad
Jorge Rohrer Hernando

Pruebas Técnicas:
Manuel Rujas (Veh. Pesados), Juan Morón (Veh. Ligeros)

Colaboradores:
Verónica Olivera Villanueva (Periodista), José Carlos Cámara (Periodista),
José M. Cáncer Lalanne (Doctor Ingeniero), Antonio Mozas Martínez (Ingeniero),
Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho),
Oscar Sbert Lozano (Ingeniero), Manuel Fernández Martínez
Gonzalo Garos, Isidoro Hernández Ferrer

Sección Oficial:



Dirección, Redacción y Publicidad:
C/. Padilla, 72
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

Precio de suscripción por un año edición Papel y boletín Digital:
Nacional: 65,49 €. Extranjero: 120 €.
Número suelto: 7,44 €

Impresión:
Gráficas Aries

Preimpresión:
infoycomunicación

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que TRANSPORTE 3, ni las respectivas empresas de los colaboradores, compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros

PREMIOS





EL 60% DE LOS CAMIONES Y FURGONETAS SE ENCUENTRAN EN MANOS DE FLOTAS

LOS AUTÓNOMOS REDUCEN SU PESO EN EL PARQUE ESPAÑOL AÑO TRAS AÑO

DESDE LA SALIDA DE LA CRISIS ECONÓMICA EN 2014 LOS CAMIONES EN MANOS DE LOS AUTÓNOMOS SE HAN REDUCIDO EN UN 24% Y DE LAS COOPERATIVAS EN UN 18%. SIN EMBARGO, SOCIEDADES Y GRANDES FLOTISTAS HAN AUMENTADO SU FLOTA UN 25%

Según un estudio comparativo llevado a cabo por FENADISMER en base a los datos que constan en el Registro Público de Empresas de Transportes que depende del Ministerio de Fomento, el continuo crecimiento que ha experimentado la actividad en el sector del transporte público por carretera en los úl-

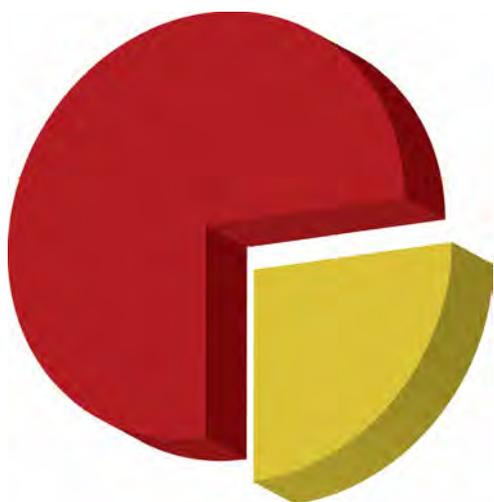
timos 5 años, tras la salida de la crisis en 2014, no ha beneficiado por igual a todas las empresas transportistas españolas, sino bien al contrario, de este periodo de recuperación económica "han resultado beneficiadas exclusivamente las sociedades y las grandes empresas de transporte, en detrimento de los transportistas autónomos y las cooperativas de transporte".

Así, en el periodo de Enero de 2014 a Enero de 2019, la flota de vehículos de transporte (tanto pesados como ligeros) en manos de los autónomos ha descendido en casi un 24%, y la de las cooperativas en un 18%, lo que contrasta con el fuerte crecimiento de la flota en poder de las sociedades mercantiles en un 25%.

CRECEN LAS EMPRESAS CON MÁS VEHÍCULOS

Pese a que el número total de empresas de transporte público de mercancías por carretera que operan en España se ha reducido de forma importante

LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA



■	SOCIEDADES MERCANTILES 75,2%
■	PERSONAS FÍSICAS Y COOPERATIVAS 24,8%

en estos 5 años, pasando de 102.448 empresas en Enero de 2014 a 99.097 en Enero de 2019, resulta relevante el fuerte crecimiento en el número de empresas que ostentan una mayor flota de vehículos. Así, las que tienen una flota superior a los 20 vehículos han crecido en un 35%, siendo especialmente significativo el aumento experimentado en el número de empresas con flota superior a los 60 vehículos: más de un 44%. "Son precisamente las empresas de mayor tamaño las que además han llevado a cabo procesos de deslocalización de su actividad, domiciliando parte de su flota en otros países europeos, principalmente Europa del Este por sus menores costes fiscales y laborales, para continuar operando en el mercado español de transporte, tanto nacional como internacional", apuntan desde Fenadismar.

FUERTE RETROCESO DE LOS AUTÓNOMOS

De hecho, en la tradicional división en la configuración del sector del transporte por carretera, de una parte entre empresas transportistas con una flota de hasta 5 vehículos (que habitualmente han sido mayoritariamente autónomos y pequeñas empresas familiares) y de otra parte las empresas con flota superior a cinco vehículos

LAS EMPRESAS QUE TIENEN UNA FLOTA SUPERIOR A LOS 20 VEHÍCULOS HAN CRECIDO EN UN 35% DURANTE LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS. ESPECIALMENTE SIGNIFICATIVO ES EL AUMENTO EXPERIMENTADO EN EL NÚMERO DE EMPRESAS CON FLOTA SUPERIOR A LOS 60 VEHÍCULOS (+44%)

(principalmente sociedades), se observa en estos 5 años un fuerte retroceso en las empresas de menor dimensión, lo que ha supuesto la desaparición de 6.058 autónomos y microempresas, que contrasta con el incremento en 2.707 empresas nuevas más de las de mayor dimensión.

Esta reducción en el número de empresas de menor tamaño también se traduce en una importante disminución de la flota de que son titulares, lo que ha supuesto como consecuencia la

NÚMERO DE VEHÍCULOS EN EMPRESAS SEGÚN SU FORMA JURÍDICA

	Enero 2014	Enero 2019	Evolución 2014/2019
Persona física	64.666	49.223	-23,88%
Cooperativa	11.972	9.875	-17,76%
Sociedad mercantil	143.670	179.226	+24'74%

NÚMERO DE VEHÍCULOS EN EMPRESAS SEGÚN SU TAMAÑO

	Enero 2014	Enero 2019	Evolución 2014/2019
Empresas de hasta 5 vehículos	154.965	141.170	-13.795
Empresas con más de 5 vehículos	150.098	198.332	+48.234



CASI EL 60% DE LOS CAMIONES Y FURGONETAS ESTÁN EN MANOS DE FLOTAS DE TRANSPORTE Y EL PORCENTAJE SIGUE CRECIENDO AÑO TRAS AÑO

pérdida de la hegemonía que ostentaban hasta 2014. Así, si en Enero de 2014 las empresas de menor dimensión copaban el 50'8% del total de la flota y las de mayor dimensión el 49'2%; sin embargo 5 años después las empresas de menor dimensión representan tan sólo el 41'7%.

ASÍ EVOLUCIONAN LAS VENTAS DE CAMIONES EN ESPAÑA



Durante los cinco primeros meses del año se han matriculado 10.088 camiones en España (-1,9%). Se van cumpliendo las previsiones que apuntaban que el mercado se mantendría estable en 2019.

Durante el pasado mes de mayo, las matriculaciones registraron el mayor crecimiento del año: +14,6% / 2.278 unidades, según los datos de ANIA-CAM. Las Tractoras siguen siendo las grandes protagonistas del mercado. Se han matriculado 1.317 unidades (+15,53%). Mercedes-Benz (306), DAF (239) y Scania (189) han liderado las ventas en este segmento durante el último mes.

Las ventas de Camiones Ligeros y Medios también han mantenido una tendencia positiva: +51,3% (118 unidades) y +3,7% (339 unidades), respectivamente, en mayo. Al igual que los Rígidos de Carretera (+8,8% / 397 matriculaciones) y los Rígidos de Obra (+39% / 107 matriculaciones).

MEDIDAS DE APOYO QUE NO LLEGAN

La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España reclama la aprobación de un Plan de Apoyo a los transportistas autónomos, las microempresas y las entidades de la economía social de transporte, que impulsen su desarrollo económico y mejoren sus condiciones de contratación.

Desde la Federación aseguran que este plan deberá centrarse "en la adopción de medidas que fortalezcan su capacidad de contratación frente a sus clientes, sancionando los incumplimientos en los plazos de pagos y aquellas conductas que impongan contrataciones por debajo de costes". Además señalan que no debería incrementarse la fiscalidad al sector del transporte, tanto en lo que se refiere a la imposición sobre los carburantes como en el no establecimiento de la tarificación por el uso de las carreteras, y consideran fundamental favorecer la introducción de las nuevas tecnologías en el transporte por carretera.

DURANTE EL ÚLTIMO LUSTRO, EL NÚMERO DE CAMIONES EN MANOS DE AUTÓNOMOS SE HA REDUCIDO 10 PUNTOS

Crafter.

Desde **16.200 €***



Crafter, creado para mensajeros y transportistas.

Descubre el Crafter más equipado que nunca con nueva tracción delantera, nuevo interior, nuevo App-Connect y mucho más. Si eres mensajero o transportista, empieza a disfrutarlo ya desde 16.200 €*.

Crafter.
100% Para ti, 100% Volkswagen.



**Vehículos
Comerciales**

* Precio desde 16.200 € para Crafter 30 Furgón Batalla Media L3H2 2.0 TDI EU6 SCR FWD BMT 75 kW (102 CV). Descuento de marca y concesionario y bonificación Volkswagen Financial Services incluidos. Estos precios no incluyen IVA, impuesto de matriculación, costes de transporte ni gastos de pre-entrega ni matriculación (Consulte condiciones de I.M según CCAA). Capital mínimo de 15.000 € y permanencia mínima en la financiación de 48 meses. Oferta para clientes profesionales destinados al sector del transporte o mensajería (para otros sectores, consultar precio). Oferta válida para vehículos con alta de cliente, matrícula y baja del 1 al 31 de Mayo de 2019. Oferta válida hasta el 31/05/2019 financiando con Volkswagen Finance S.A. EFC. Incompatible con otras ofertas financieras. Gama Crafter con motores EU6 consumo medio: 7,2 l/100km. Emisión de CO₂: 187 g/km. La imagen incluye equipamiento opcional con sobreprecio. Consulte condiciones en su concesionario Volkswagen Vehículos Comerciales.



EL TRANSPORTE ESPAÑOL MUEVE EUROPA

ASTIC APUESTA POR LA UNIDAD PARA PLANTAR CARA A LAS INCERTIDUMBRES QUE ACECHAN AL SECTOR

LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES SON LOS SEGUNDOS QUE MÁS SERVICIOS INTERNACIONALES REALIZAN EN LA UE: UN 16% (76.442 MILLONES DE TONELADAS POR KM). SEGÚN LOS DATOS DE EUROSTAT, SÓLO SON SUPERADOS POR POLONIA CON 215.184 MILLONES DE TON.KM

Durante la Asamblea General de ASTIC, su presidente, Marcos Basante, remarcó el carácter estratégico del transporte internacional por carretera para el sector exterior de la economía de España. “El 75% de las exportaciones españolas viajan por carretera hacia Europa, algo que expone por sí solo el papel vital del sector en el Producto Interior Bruto del país, al que aporta un 5%”, aseguró. Asimismo, el modo internacional en España representa un tercio (33%) del total de transporte de mercancías por carretera (TMC) en toneladas/km, muy por delante de países vecinos como Francia (7%) o Alemania (13,2%).

“NOS TOCA ESTAR MÁS UNIDOS”

Basante reconoció que este año la facturación ha crecido pero se mostró preocupado: “hay incertidumbre en el sector y ahora nos toca estar más unidos”. Apostó por la colaboración en un sector donde es habitual “la feroz competencia”, y por el empleo de calidad generado por el modelo de empresa tradicional, con empleados, vehículos y almacenes propios. “Estamos a favor de que exista competencia en el mercado, pero en igualdad de condiciones”, afirmó. En el plano internacional, el máximo responsable de ASTIC advirtió que se acercan momentos duros “con la amenaza de un Brexit sin acuerdo y la negociación pendiente del Paquete de Movilidad. Por ello, debemos construir un tejido empresarial más firme y unido que nunca, que reme en una misma dirección

junto con el poder político y económico y los agentes sociales”.

DIGITALIZACIÓN: ECMR

En este encuentro anual, los responsables de ASTIC destacaron que las empresas consideradas como tradicionales están ya altamente digitalizadas en numerosos aspectos. En este sentido hay que recordar que la asociación fue pionera en la implantación del eCMR en el transporte por carretera desde 2016, una herramienta que ha facilitado los trámites administrativos en los tránsitos aduaneros.

¿MÁS PROTAGONISMO PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA?



María José Rallo, secretaria general de Transportes del Ministerio de Fomento, clausuró la XLII Asamblea General. En su intervención anunció que

el actual ministerio de Fomento pasará a denominarse de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, un gesto que, en principio, supone una buena noticia para el sector, aunque habrá que esperar para conocer cómo dan respuesta a los problemas de un sector estratégico para la economía nacional.

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites

REFORZAMOS TU ESFUERZO



GAMA DE VEHÍCULOS COMERCIALES NISSAN

DESDE **8€/DÍA | 240€/MES***

36 MESES | SIN ENTRADA | TAE: 5,43% | ÚLTIMA CUOTA: 4.758,37€

IMPUESTOS NO INCLUIDOS



Consumo mixto: 4,9 - 9,3 l/100km. Emisiones de CO₂: 130-242 g/km. De acuerdo con el Reglamento (UE) 715/2007*630/2012, consumo y emisiones homologados de conformidad con la normativa europea aplicable (NEDC).

*Oferta aplicable a autónomos y profesionales que adquieran cualquiera de los modelos de la gama de furgonetas Nissan: NV200, NV300, NV400. Precio Franco Fábrica con descuentos 11.599,5€ para NV200 1,5dCi Furgón Basic EU6b 66kW (90CV). No incluye impuestos, transporte ni Nissan Assistance. Incluye campaña promocional ofrecida por Nissan. Financiando con Magic Plan 2 de RCI Banque S.A. Sucursal en España. Importe a financiar 12.377,22€ en 36 cuotas de 240€ al mes (8€ al día) y una última cuota de 4.758,37€. Sin entrada. Comisión de apertura de 2,5% (309,43€). TIN 4,0%. TAE 5,43%. Precio total a plazos 13.707,80€. Importe total adeudado 13.707,80€. Importe mínimo a financiar 7.000€. Permanencia mínima 24 meses. La oferta y el importe a financiar incluyen 3 años de Secure Activity (indemnización al asegurado en caso de avería o colisión hasta 250€/día, máximo 3 días): 357€ y 3 años de Mantenimiento (con límite de kilometraje): 420,66€ (sin IVA). Las revisiones son las estándar según el Libro de Garantías y Certificado de Mantenimiento. Oferta válida hasta el 30/06/2019. Incompatible con otras acciones financieras. Válida para Península y Baleares. Promociones ofrecidas por Nissan. La imagen visualizada puede no coincidir con el vehículo ofertado. Garantía del fabricante de 5 años o 160.000 Km (lo que ocurra primero) en la gama de vehículos comerciales (a excepción de la e-NV200).



LA CETM APUESTA POR LA UNIDAD EN UN MOMENTO ESPECIALMENTE DURO

“ES IMPRESCINDIBLE QUE RECONOZCAN QUE SOMOS UN SECTOR ESTRATÉGICO”

DURANTE SU DISCURSO DE CLAUSURA DE LA ASAMBLEA GENERAL, EL PRESIDENTE DE LA CETM, OVIDIO DE LA ROZA, RECLAMÓ “UNIDAD, FORTALEZA Y FIRMEZA” ANTE LOS NUMEROSOS RETOS QUE SE LE PLANTEAN AL SECTOR A CORTO Y MEDIO PLAZO

El máximo responsable de la Confederación Española de Transporte de Mercancías destacó que las doce propuestas presentadas por el CNTC al ministerio de Fomento “están en el congelador, pero ni mucho menos olvidadas”. Explicó que se encuentran a la espera de que se forme un nuevo gobierno y muy probablemente, un nuevo equipo ministerial. “Nuestra insistencia y nuestros esfuerzos en las duras y largas negociaciones que hemos mantenido no se han debilitado”, aclaró.

ACTUAR Y MOSTRAR “FUERZA Y DETERMINACIÓN”



De la Roza aseguró que el transporte de mercancías por carretera atraviesa un momento especialmente duro, “que todavía podría encontrarse más ante los problemas y cambios previstos” y en esta coyuntura es imprescindible que las distintas administraciones y la sociedad en general “reconozcan que somos un sector estratégico”, apuntó. Para conseguirlo animó a los transportistas a actuar y mostrar “fuerza y determinación” porque “nadie solucionará nuestros problemas”. Una vez más resaltó el papel que jugarán las asociaciones de transportistas y apostó por aparcar “el desinterés, la indiferencia y el desencanto” e implicarse en la defensa de sus propios intereses “con el coraje que siempre hemos mostrado y que nos ha servido para estar vivos, para no desaparecer”.

EN COMPÁS DE ESPERA

Ovidio destacó que el futuro estará condicionado por los pactos y las decisiones que finalmente vean la luz en este panorama de incertidumbre política tanto a nivel nacional como europeo.

En relación al ROTT, reiteró que se impugnará su contenido “a causa de sus incongruencias respecto a la pérdida de la honorabilidad, y de las nuevas dificultades que entraña la figura del gestor del transporte”, y tampoco se quiso olvidar de las continuas presiones de los cargadores para conseguir las 44 toneladas y para adquirir vehículos propulsados por energías alternativas, mientras dejan en el olvido cualquier tipo de contraprestación. “No se dan cuenta de que son ellos mismos quienes se están poniendo la soga al cuello”, afirmó.

En cuanto a la política de transición energética, que previsiblemente seguirá la línea marcada en la primera etapa de Sánchez al frente del Gobierno de España, reclamó a los políticos que se sienten a negociar antes de “demonizar aún más el uso del diésel”.

De la Roza también puso de manifiesto la necesidad de afrontar la transición digital. “No se está tomando en serio dentro del propio sector o, al menos, con la rapidez e intensidad que serían deseables”, advirtió.

MÁS INFLUENCIA EN EUROPA

En el panorama europeo, resaltó la necesidad de “vigilar muy de cerca y tratar de influir mucho más” en las decisiones que se están tomando en la UE. “No cabe duda de que la reciente entrada de la CETM en el seno de la IRU, la principal organización a nivel mundial del sector, nos servirá para incrementar nuestra influencia como lobby”, destacó. Además apostó por estar más cerca de nuestros europarlamentarios porque desde Europa llegan normas “que influyen más tarde o más temprano en la política de transportes nacional”. En este ámbito el Brexit y la negociación del Paquete de Movilidad serán los principales protagonistas.

DIÁLOGO ABIERTO Y CONSTRUCTIVO



Mercedes Gómez, Directora General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, clausuró la Asamblea General destacando que desde el ministerio se apostará por un cambio de paradigma. “Tradicionalmente se ha in-

EL PRESIDENTE DE LA CETM ANIMÓ A LOS TRANSPORTISTAS ACTUAR Y MOSTRAR “FUERZA Y DETERMINACIÓN” PORQUE “NADIE SOLUCIONARÁ NUESTROS PROBLEMAS”

EL XVIII CONGRESO NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE YA TIENE FECHA

La CETM ya ha anunciado que su XVIII Congreso Nacional de Empresarios de Transporte se celebrará entre los días 27 y 30 de mayo en Alicante. De la Roza explicó que se han cambiado las fechas con el objetivo de hacerlo coincidir con la Asamblea General y facilitar la asistencia. “Ya estamos trabajando en un programa de máxima actualidad, con ponentes de primer nivel, así como en una exposición de vehículos, equipos, componentes y servicios relacionados con nuestra actividad, y que me atrevo a decir que será la más grande que hemos montado nunca”, anticipó.



DE LA ROZA TAMBIÉN LANZÓ UN MENSAJE A LOS CARGADORES: “NO SE DAN CUENTA DE QUE SON ELLOS MISMOS QUIENES SE ESTÁN PONIENDO LA SOGA AL CUELLO”

vertido en infraestructuras y ahora hay que hacerlo en movilidad”, aseguró.

Una vez más, Gómez garantizó a los transportistas “un diálogo abierto y constructivo” y les animó a seguir en la línea de colaboración que CETM mantiene con el Ministerio de Fomento y con otras asociaciones.



Ovidio de la Roza, estuvo acompañado en la clausura por Rosalia Gonzalo (Comunidad Madrid) y Mercedes Gómez (Ministerio de Fomento), y por diversos representantes de la CETM.



“LA RECUPERACIÓN NO TERMINA DE LLEGAR A LAS CISTERNAS”

EN EL VII CONGRESO DE TRANSPORTE EN CISTERNAS SE ANALIZÓ EL MOMENTO QUE VIVE ESTA ESPECIALIDAD

TRAS UN 2017 AGRIDULCE, LOS EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN CISTERNAS ESPERABAN UN CAMBIO DE RUMBO DURANTE 2018, PERO LA ANSIADA RECUPERACIÓN NO TERMINA DE CONCRETARSE



Federico Martín, presidente de CETM Cisternas.

Durante el acto de clausura del VII Congreso de Empresarios de Transporte en Cisternas, el presidente de CETM Cisternas, Federico Martín, explicó que la facturación en este subsector se incrementó un 5% durante el último ejercicio, pero la rentabilidad de las empresas no ha crecido. “Los costes no han parado de subir”, lamentó. En este sentido, también manifestó su pesar porque “los clientes continúan primando el precio sobre la seguridad y la calidad de servicio”. Además apuntó otros aspectos que están lastrando el día a día de este tipo de transporte: aumento de los kilómetros en vacío, más restricciones, las exigencias en la carga y descarga,... Ante este escenario Martín hizo autocrítica (“nosotros contribuimos al deterioro porque aceptamos

unas condiciones cada vez más indignas”) y ofreció soluciones para plantar cara a los cargadores: “las colaboraciones, alianzas e incluso las fusiones nos permitirán ser más fuertes y competitivos”.

MUCHOS FRENTES ABIERTOS

En su intervención el máximo responsable de CETM Cisternas mostró su preocupación por las numerosas infracciones (“algunas de ellas no imputables al empresario”) que pueden llevar al transportista a perder la honorabilidad, y reclamó reformas en la red viaria para poder ampliar la red de itinerarios destinados a las mercancías peligrosas, así como una flexibilización de las restricciones a la circulación y más coordinación entre las distintas autoridades.

QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO



Los principales fabricantes de cisternas mostraron sus últimas novedades que optarán a ganar el premio 'Quinta Rueda: Cisterna del Año 2020'. En la primera edición, Parcisa con su cisterna ATP Recogida y Transporte consiguió el respaldo mayoritario del medio centenar de empresarios del sector que forman parte del jurado que otorga este premio.

Las 44 toneladas también preocupan a los empresarios 'cistneros'. "El aumento de la capacidad de carga no nos aportará nada positivo, solo un importante aumento de costes", expuso Martín. Además mostró sus dudas sobre cómo podría afectar a la seguridad transportar un 10% más de mercancía, y reiteró su oposición a este cambio normativo: "nos seguiremos oponiendo a su puesta en marcha".

FOMENTO TRABAJA PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS EN LA FRONTERA

Mercedes Gómez, directora General de Transporte de Ministerio de Fomento, fue la encargada de clausurar este encuentro. Anunció que se están manteniendo contacto con las autoridades francesas para solucionar los problemas que sufren los transportistas en el paso fronterizo de Biriattou, y mostró su satisfacción por el reinicio de las conversaciones entre transportistas y cargadores. "El dialogo es la mejor herramienta para tratar de salvar las dificultades", apuntó.



Mercedes Gómez (Ministerio de Fomento).

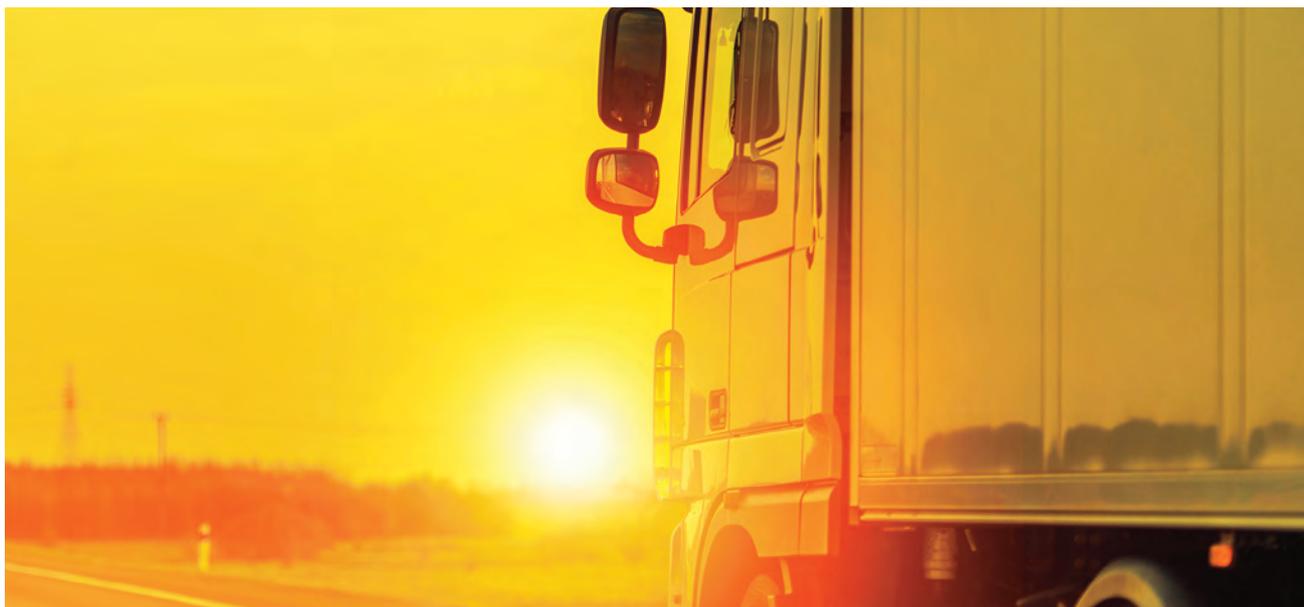
"NOSOTROS CONTRIBUIMOS AL DETERIORO PORQUE ACEPTAMOS UNAS CONDICIONES CADA VEZ MÁS INDIGNAS"

PALABRAS DE HOMENAJE

Federico Martín tuvo palabras de recuerdo para José Luis Ruiz (Baltransa) y Enrique Soravilla (Transportes Solazo), dos destacados empresarios del sector que durante más de 25 años formaron parte de la directiva de la asociación y que nos han dejado durante los últimos meses. "Dedicaron su vida a la defensa y al desarrollo del transporte en cisternas. Su recuerdo permanecerá imborrable", concluyó. Desde Transporte 3 nos unimos al pesar y enviamos a sus familiares y amigos nuestras sinceras condolencias por estas pérdidas.



Algunos de los principales fabricantes de camiones y cisternas expusieron sus vehículos en la VII edición del Congreso de Transporte en Cisternas.



FRANCIA AHOGA AL TRANSPORTE ESPAÑOL

LAS RETENCIONES KILOMÉTRICAS EN LA FRONTERA PROVOCAN CUANTIOSAS PÉRDIDAS

EL DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS DEL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA (CNTC) HA DENUNCIADO NUEVAMENTE EL GRAVE PROBLEMA DE CONGESTIÓN DE TRÁFICO QUE SE VIENE PRODUCIENDO DESDE NOVIEMBRE DE 2015 EN LA FRONTERA DE IRÚN, EN EL DENOMINADO PASO DE BIRIATOU

El control indiscriminado de camiones que lleva a cabo la gendarmería francesa está provocando colas kilométricas en el territorio español". Los transportistas se muestran indignados porque las autoridades francesas sólo utilizan dos de los doce pódicos disponibles para realizar estos controles. Durante los últimos años se han realizado diversas gestiones para tratar civilizadamente de corregir el comportamiento de las autoridades francesas, pero los transportistas solo han encontrado "incomprensión y silencio". Además lamentan que las autoridades españolas, "incomprensiblemente", no han levantado la voz antes sus colegas franceses.

CUANTIOSAS PÉRDIDAS

Los datos aportados por la patronal FITRANS, obtenidos del Centro de Gestión de Tráfico del País Vasco, reflejan qué desde el inicio del problema en el año 2015, se han producido este

tipo de paralizaciones el 51,5% de los días del año. Con una media de horas diarias pérdidas de 3,6 horas, lo que desde el inicio del conflicto se traduce en un número total de 2.341 horas perdidas. Las retenciones tienen una longitud media diaria de 4,3 kilómetros, habiendo llegado a alcanzar 19 kilómetros el 3 de abril de 2018 o, los 23 kilómetros el 22 de mayo de 2018, siendo en ambos casos festivo en Francia.

Un camión pierde por cada hora de retención alrededor de 55 euros, según sus estimaciones. Lo que permite hablar de unas pérdidas totales de unos 40.000 euros anuales de media por vehículo para cada uno de los 11.000 vehículos que atraviesan a diario la frontera.

RECLAMAN UNA SOLUCIÓN



Los transportistas piden a las autoridades españolas y las comunitarias que exijan a Francia una inmediata rectificación de su comportamiento. "De otro modo esta situación terminará por desembocar en otro tipo de conflictos que deseamos por todos los medios evitar", advierten.

¡UNIDOS PARA AHORRAR CARBURANTE!

Mantener un alto rendimiento kilométrico con un bajo consumo de carburante es posible con MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™, un neumático que permite a las empresas de transporte multiplicar su eficiencia.

El ahorro de carburante y la reducción del impacto medioambiental son cada vez más importantes para las empresas de transporte. En este sentido, la resistencia a la rodadura de los neumáticos juega un papel fundamental, al ser responsable de hasta un tercio del consumo, si hablamos de un conjunto camión semirremolque.

Michelin responde a esta necesidad con MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™, un neumático destinado al transporte polivalente regional que mantiene el alto rendimiento kilométrico que caracteriza a toda la gama MICHELIN X MULTI, pero que destaca especialmente por su eficiencia. Aunque, no es esta la única característica de los MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™.

Las ventajas de MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™

Tres son las ventajas que aporta la gama X MULTI ENERGY, gracias a las tecnologías Regenion, Infinicoil y Powercoil:

Ahorro: Adaptado a todo tipo de carreteras, permite a las empresas reducir costes y mejorar la rentabilidad, con un menor consumo de carburante, que puede cifrarse en hasta 1,2 l/100 km respecto a un camión equipado con neumáticos MICHELIN X MULTIWAY 3D XDE, manteniendo un rendimiento kilométrico similar.

Seguridad: Permite transportar sin riesgos, al ofrecer un elevado nivel de adherencia desde el primer hasta el último milímetro de goma, lo que le otorga la clasificación B en el etiquetado europeo en la prueba de adherencia en mojado. También cuenta con los marcajes 3PMSF y M+S, que aseguran un alto nivel de movilidad en todas las situaciones climatológicas.

Ecología: El ahorro de carburante incide directamente en la reducción del impacto medioambiental, con hasta 3,3 toneladas menos de emisiones de CO₂ por cada 100.000 km recorridos. Y el hecho de ser reesculturables y recauchutables, también supone una fuente de ahorro de materias primas. Además, su escultura está diseñada para reducir el nivel de ruido al rodar.

Adoptados por los principales fabricantes de camiones y disponibles en el mercado de recambios en la dimensión 315/70 R 22.5, la gama MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™ incluye los MULTI ENERGY D para eje motriz, y los MULTI ENERGY Z para la posición eje directriz y motriz.



X MULTI



MICHELIN



3 tecnologías innovadoras patentadas por Michelin:

- **Powercoil:** Mejora las prestaciones mediante la utilización de hilos de acero más resistentes, lo que permite reducir la sección de los cables, aligerando la carcasa y limitando el calentamiento del neumático.
- **Regenion:** Asegura un alto nivel de adherencia hasta el último kilómetro, gracias a la capacidad de auto regeneración de su escultura, que es evolutiva con el uso.
- **Infinicoil:** Aporta mayor duración y seguridad, al utilizar un cable de acero enrollado en continuo en el cinchado de la cima, que refuerza y proporciona estabilidad a la carcasa.



MÁS SANCIONES EN EL TRANSPORTE

LA RECAUDACIÓN TOTAL ASCENDIÓ A 89,6 MILLONES DE EUROS EN 2018 (+2%)

EL MINISTERIO DE FOMENTO ACOGIÓ LA PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL PLAN NACIONAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA CORRESPONDIENTE A 2018, QUE HAN LLEVADO A CABO TANTO POR LOS SERVICIOS CENTRALES DEL MINISTERIO DE FOMENTO COMO POR LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

A lo largo del pasado ejercicio se controlaron 4.721.660 de jornadas de los conductores profesionales (2.982.119 en carretera y 1.739.441 en controles a empresas), un 3,35% más que en 2017, lo que supone un cumplimiento de lo exigido por la Directiva europea 22/2006 sobre control por los Estados miembros de las jornadas de los conductores. El número de infracciones detectadas ascendió a 149.512 (148.139 en 2017), se resolvieron 123.044 expedientes, un 15% más que en 2017, y la recaudación creció hasta los 89.603.144 euros (+2%).

LAS INFRACCIONES MÁS HABITUALES

Las infracciones en materia de tiempos de conducción y descanso nuevamente han sido las más numerosas: 57.972 infracciones (frente a

54.809 en 2017). “Sólo un 1% de las jornadas de conducción controladas por los servicios de inspección presentan alguna infracción de este tipo, la mayoría leves”, destacan desde Fenadismer. Los excesos de peso ocupan en el segundo lugar en esta clasificación: 18.333 infracciones incoadas (frente a 18.111 en 2017) y cierra el podio la carencia de tarjetas de transporte, que pasaron de 8.566 en 2017 a 7.696 infracciones en 2018.

MÁS SANCIONES “INTERNACIONALES”

El número de sanciones en el ámbito del transporte internacional de mercancías volvió a aumentar y se superó la frontera del millar de infracciones (1.122 / +9,9%). También se elevaron las sanciones a conductores de terceros países en carretera (+24,3%), que pasaron de 1.249 en 2017 a 1.553 en 2018.

Por otra parte, las infracciones en materia de transporte de mercancías peligrosas se redujeron (3.070 infracciones en 2018 frente a 3.819 en 2017), al igual que las relacionadas con el transporte de mercancías percederas: 1.185 en 2017 y 1.000 en 2018. Un total de: 2.464 empresas fueron requeridas para visar (1.403 en 2017) con el resultado de 1.543 infracciones impuestas (365 en 2017).

MENOS INSPECCIONES A LOS CARGADORES

Las campañas de inspección a empresas cargadoras se redujeron durante el pasado ejercicio un -78% (474 en 2018 / 607 en 2017). Al igual que las infracciones a los intermediarios operadores de transporte: 689 en 2018 (760 en 2017).

UNA DE CADA CUATRO FURGONETAS, DENUNCIADA

Desde hace unos años, preocupan los datos de siniestralidad en el segmento de las furgonetas. En los meses de febrero y septiembre de 2018 se realizaron campañas de control de larga duración a 5.680 de este tipo de vehículos (frente a 5.894 en 2017), habiéndose impuesto 1.774 denuncias y 160 inmovilizaciones (frente a 2.173 denuncias y 160 inmovilizaciones en 2017).

CONTROL DE EMPRESAS BUZÓN

En relación al protocolo de control de empresas españolas deslocalizadas en terceros países que se inició en 2016, se han detectado 21 empresas buzón e inspeccionados 997 conductores de estas empresas. Posteriormente se ha remitido dicha información a la Inspección de Trabajo y a la Agencia Tributaria a efectos de su control laboral y fiscal.

AUMENTAN LOS CONTROLES DE LA GUARDIA CIVIL

La Guardia Civil controló a 208.248 vehículos, lo que supone un 2,5% más que en 2017 (203.072). También ha aumentado el número de vehículos denunciados (+6,6%), en concreto, 126.661, frente a 118.861 en 2017. Por otra parte, se ha realizado un control de larga duración en julio y diciembre, donde se han controlado 1.438 vehículos nacionales (frente a 1.546 en 2017) y 33 vehículos extranjeros (frente a 37 en 2017), habiéndose impuesto un total de 439 denuncias y 38 inmovilizaciones (frente a 421 denuncias y 65 inmovilizaciones en 2017).



LAS INFRACCIONES EN MATERIA DE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO NUEVAMENTE HAN SIDO LAS MÁS NUMEROSAS: 57.972 INFRACCIONES (+5,8%). LOS EXCESOS DE PESO OCUPAN EN EL SEGUNDO LUGAR

¡A la carga!

¡Ahora TIMOCOM te ayuda a encontrar cargas o camiones para tus rutas nacionales! ¡Usa el Smart Logistics System de TIMOCOM durante un año entero y paga solo la mitad!*

www.timocom.es/a-la-carga

*Promoción válida hasta el 01.03.2020 sólo para rutas nacionales.

 **TIMOCOM**
AUGMENTED LOGISTICS



CRECEN LAS OFERTAS DE CARGA

ASÍ LO REFLEJAN LOS DATOS DE LA BOLSA DE CARGAS DE WTRANSNET CORRESPONDIENTES AL PRIMER CUATRIMESTRE

EN EL PERIODO ENERO - ABRIL, LAS CARGAS DE EXPORTACIÓN, CON ORIGEN LA PENÍNSULA IBÉRICA Y DESTINO EL RESTO DE EUROPA, SE LLEVAN LA PALMA, CRECIERON UN 84% RESPECTO A 2018. LA IMPORTACIÓN DESCENDE LEVEMENTE, MIENTRAS QUE LA OFERTA EN EL TRANSPORTE DOMÉSTICO AUMENTÓ UN 22%

En el transporte nacional, la Comunidad Valenciana, Andalucía y Cataluña se erigen como los principales destinos de la mercancía, aglutinando el 43% del total de ofertas de cargas que se publican en Wtransnet con destino España.

Sin embargo, destaca el crecimiento de las cargas con origen Castilla y León, que respecto al 2018 han aumentado cerca del 61% y ya suponen el 10,5% de las cargas ofertadas para el transporte nacional.

En cuanto al origen de las mercancías, los protagonistas son parecidos, pero con distinto orden. Andalucía es la principal emisora de cargas nacionales, que además durante el primer cuatrimestre del año ha experimentado un crecimiento del 33%. Destaca también el crecimiento de Extremadura, con casi un 47% más de actividad.

EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Francia, Alemania e Italia son los destinos preferidos de las mercancías ibéricas y suponen el 83% de las cargas que salen de España y Portugal. "Los números de crecimiento son extraordinarios en prácticamente todas las rutas", señalan desde Wtransnet.

Respecto a las cargas de entrada a la Península Ibérica, Francia, Italia y Alemania son los principales emisores de mercancías. Aquí nos encontramos con un decrecimiento del 2% global, resultado que lejos de ser negativo confirma la paulatina recuperación del mercado respecto a los valores de 2017.

TODD DELAUGHTER, NUEVO CEO DEL GRUPO ALPEGA



Su nombramiento responde al objetivo de aprovechar aún más las sinergias entre las soluciones TMS, los marketplace y las plataformas de licitación. Oswald Werle y

Fabrice Maquignon seguirán en la dirección, apoyando la futura estrategia de crecimiento de Alpega. Todd DeLaughter es un reconocido director ejecutivo de empresas de software, que anteriormente lideró el exitoso crecimiento del Grupo Automic. Con un impecable historial como CEO, antes de Automic, desempeñó un papel fundamental en el crecimiento y consolidación de compañías internacionales de software a través de fusiones y adquisiciones.

EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO ALZA LA VOZ



LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE BAJO TEMPERATURA CONTROLADA EXIGE A LOS CARGADORES QUE DEJEN "SU BARATA PROPAGANDA DE INTOXICACIÓN" AL RESPECTO DE LAS 44 TONELADAS

Desde ATFRIE piden a los cargadores que no sigan "esquilmando a sus transportistas". Además les recuerdan que "su beneficio no se puede conseguir a costa de las pérdidas de sus transportistas en cada viaje" y reclaman "percibir el justiprecio necesario que les permita atender todos sus compromisos de pago". Los responsables de la asociación consideran que ejercer presión sobre las administraciones para conseguir el aumento de la MMA no es camino ade-

cuado. Además anticipan que "si ya a día de hoy están burlando la ley al no respetar las 40 TN de MMA en las cargas, de nada valdría aumentar esos tonelajes a 44 TN de MMA, pues seguirían pretendiendo hacer lo mismo, dada la poca o nula represión sancionadora que ellos padecen, no así el transportista".

ATFRIE recuerda a los cargadores que existen otros problemas que deberían ponerse sobre la mesa antes de hablar de un posible incremento de la MMA. "El transportista tiene que cobrar a 30 días desde la fecha de carga sus servicios, los conductores de larga distancia ni cargan ni descargan, los euro palets de intercambio son cosa exclusivamente suya, y el proveedor transportista y todo su personal merecen el mismo respeto que dan", enumeran en un comunicado.

DESCUBRA SU SOLUCIÓN.
 Contacte con nosotros: 976 613 200
susolucion@cargobull.com



Su Solución. El pack Executive Plus.

El pack Executive Plus combina su tráiler frigorífico S.KO COOL con todos los servicios Schmitz: neumáticos, telemática, mantenimiento, seguro y asistencia. Todo en una única cuota mensual. **La solución más completa para controlar sus costes y aumentar la rentabilidad de su negocio.** www.cargobull.es

SCHMITZ CARGOBULL 
 The Trailer Company.



COMPETENCIA NO PROHIBIRÁ PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE POR DEBAJO DE UN DETERMINADO BAREMO DE COSTES

A SU JUICIO SE RESTRINGIRÍA LA LIBERTAD DE FIJACIÓN DE PRECIOS Y LA COMPETENCIA DEL MERCADO

ENTRE LAS DOCE MEDIDAS QUE SE CONSIDERABAN IMPRESCINDIBLES PARA EL DESARROLLO Y NORMAL FUNCIONAMIENTO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, LOS TRANSPORTISTAS INCLUYERON PROHIBIR POR LEY LA REALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE BAJO CONDICIONES ECONÓMICAS ABUSIVAMENTE BAJAS

Desde Fomento han consultado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sobre la posibilidad de regular esta cuestión, tomando como referencia los Observatorios publicados por el ministerio, y su respuesta ha sido contundente: “la prohibición de prestar servicios de trans-

porte por debajo de un determinado baremo de costes, constituye una restricción a la libertad de fijación de precios de los operadores económicos, que por tanto restringe la competencia del mercado”. Además, entre las consecuencias que dicha hipotética prohibición podría conllevar, la Comisión Nacional de la Competencia señala que podría tener como efecto “un impacto notable en los precios de los bienes finales”. Además, a su entender, “no existen razones imperiosas de interés general que justifiquen la intervención regulatoria”, al no considerar que existan en la actualidad servicios de transporte de mercancías bajo condiciones económicas abusivamente bajas. El Informe concluye recomendando a las Administraciones Públicas que impulsen el incremento de la competitividad mediante marcos regulatorios que favorezcan la competencia y la eficiencia en los mercados, “evitando que determinadas disposiciones regulatorias puedan introducir distorsiones injustificadas que alteren el juego competitivo en perjuicio de los consumidores”.

UNA VEZ MÁS, ATFRIE RECLAMA UN MINISTERIO DE TRANSPORTES ESPECÍFICO, "QUE ACTÚE COMO EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, DONDE SE DEFIENDE A CAPA Y ESPADA A SUS ADMINISTRADOS"

EL TRANSPORTE ES "NINGUNEADO Y MALTRATADO DE FORMA SISTEMÁTICA"

La Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida se ha mostrado indignada con el contenido del informe de Competencia: "para nada tiene en cuenta ni la situación real del sector del transporte por carretera, ni tampoco el contenido de sus propios informes sobre el citado sector".



La organización presidida por **José María Arnedo** lamenta que el sector sea "ninguneado y maltratado de forma sistemática" por "aquellos que le debieran de dar cobijo y protegerlo". Además recuerda que otros países, como Francia, sí tienen regulaciones destinadas a proteger a su industria del transporte.

Además en su comunicado deja entrever la posibilidad de iniciar movilizaciones: "ante la realidad de que nada se tiene que perder", los transportistas podrían optar "por tirar por la vía de en medio, esa que se olvida con mucha facilidad porque se usa de uvas a peras, pero que genera el problema cuando se usa."

Por último lamenta que no se estén atendiendo las peticiones del sector "para tratar de paliar la ruina que le carcome". "No puede primar más en la opinión de la CNMC o el interés de aquel que impone los precios, las condiciones y reparte el mercado", afirman los responsables de la asociación.

Una vez más, ATFRIE reclama un Ministerio de Transportes específico, "que actúe como el Ministerio de Agricultura, donde se defiende a capa y espada a sus administrados".

OTROS PAÍSES SÍ LO REGULAN

En relación a la existencia en otros países europeos de normativas reguladoras de la prohibición de la contratación por debajo de costes, en especial de la normativa francesa, la CNMC se limita a señalar que "se trata de normativas de otro Estado miembro, que no forma parte de nuestro ordenamiento jurídico y por tanto no es de aplicación a los transportes en España".

El monocepillo para el lavado de grandes y pequeñas flotas

LITIO WASH

ÚNICO en el mundo con
BATERÍA DE LITIO



Ecológico:
0 emisiones y 0 ácidos



Carga rápida



Sin mantenimiento



Rápido: 2 min. bus
7 min. camión



Silencioso



Depósito de agua
incorporado



100% móvil



www.JmbGrupo.com

+ 34 607 400 483



PUEDEN TUMBAR EL NUEVO ROTT

EL CNTC YA ANUNCIÓ QUE IMPUGNARÍA LA REGULACIÓN SOBRE PÉRDIDA DEL REQUISITO DE HONORABILIDAD

AHORA UN INFORME DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA (CNMC) CONSIDERA "INNECESARIA Y "DESPROPORCIONADA" LA EXIGENCIA DE UNA ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE FLOTA DE CINCO MESES PARA LA OBTENCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE

La CNMC ha acordado remitir un requerimiento al Ministerio de Fomento previo a la interposición del recurso especial previsto en la legislación contencioso-administrativa, lo que supondría la impugnación por este organismo regulador del nuevo ROTT, según ha hecho público Fenadismser.

Desde la Federación recuerdan que "no es la primera vez que la Comisión Nacional de la Competencia impugna la normativa española reguladora del régimen de acceso a la actividad del transporte de mercancías por carretera, dentro de su política ultraliberalizadora". En abril de 2016 impugnó dos normas del Ministerio de Fomento ante la Audiencia Nacional por similares motivos, que aún están pendientes de resolución judicial.

LOS TRANSPORTISTAS DEFIENDEN LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE CINCO MESES

Frente a la posición mantenida por la CNMC, FENADISMER y el resto de organizaciones que componen el CNTC consideran que dicho requisito se ajusta a la legalidad vigente, recuerda que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ya tuvo ocasión de analizarlo, cuando emitió su sentencia contraria al requisito de flota mínima, y no planteó ninguna objeción al tema de la antigüedad máxima de los vehículos.

Además insisten en que este requisito es "imprescindible" porque incide de forma muy positiva tanto en la reducción y mejora de los índices de siniestralidad vial del sector, así como por la contribución a la mejora medioambiental del entorno en materia de reducción de emisiones. "La pretendida eliminación del requisito de antigüedad como propugna la CNMC, chocaría frontalmente con las políticas que desde la Comisión Europea se están promoviendo y que presionan al Gobierno español para introducir medidas administrativas de diversa índole tendentes a la mejora medioambiental", señalan desde Fenadismser.

AL ROTT LE CRECEN LOS ENANOS

Después de años de espera, el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres se aprobó con cierta precipitación ante la inminente convocatoria de unas nuevas elecciones generales. Ahora parece que hay diversos aspectos del texto que plantean dudas. En los próximos meses conoceremos si se introducen cambios en los puntos que regulan la honorabilidad, la antigüedad máxima de cinco meses o la figura del gestor del transporte.





NÚMERO DE ESTACIONES POR PROVINCIAS

Álava - 2	Jaén - 1
Alicante - 1	Madrid - 9
Almería - 1	Málaga - 2
Ávila - 1	Murcia - 3
Barcelona - 8	Palma de Mallorca - 1
Cáceres - 1	Pontevedra - 1
Cádiz - 2	Salamanca - 2
Ciudad Real - 1	Sevilla - 3
Cuenca - 1	Valencia - 3
Gerona - 1	Zamora - 1
Guipúzcoa - 1	Zaragoza - 3
Huelva - 1	

UN NUEVO IMPULSO PARA EL GAS NATURAL

REDEXIS Y CEPSE CREAMÁN LA MAYOR RED DE ESTACIONES DE REPOSTAJE EN ESPAÑA

AMBAS COMPAÑÍAS HAN FIRMADO UN ACUERDO MARCO PARA LA EXPANSIÓN DEL GAS NATURAL VEHICULAR (GNV), TANTO EN ZONAS URBANAS COMO EN LOS PRINCIPALES CORREDORES DE TRANSPORTE DEL PAÍS PARA VEHÍCULO LIGERO Y PESADO

Redexis y Cepsa se comprometen a dotar a España de una red de cobertura nacional de infraestructuras de recarga de gas natural para vehículos ligeros y pesados, de fácil acceso y con tiempos de carga similares al repostaje de los hidrocarburos tradicionales. Mediante una inversión de 30 millones de euros en el periodo 2019-2021, Redexis acometerá la construcción y mantenimiento de 50 gasineras ubicadas en Estaciones de Servicio de Cepsa en España, con depósitos de GNL y GNC, de cuyo suministro y comercialización se encargará Cepsa. Asimismo, esta alianza pretende alcanzar las 80 estaciones de servicio antes del fin de 2023, con una inversión total de 60 millones de euros.

UN SALTO CUALITATIVO Y CUANTITATIVO

Durante la firma del acuerdo, Fernando Bergasa, presidente de Redexis, mostraron su satisfacción con un acuerdo "que permite dar un salto cualitativo y cuantitativo en la dotación infraestructural de repostaje de gas

natural en España", y reiteraron el apoyo de la compañía en materia de sostenibilidad y respeto al medio ambiente. Por su parte, Pedro Miró, vicepresidente y consejero delegado de Cepsa, destacó que continúan ampliando el porfolio de soluciones energéticas y se mostró convencido de que esta alianza "impulsará de forma relevante la movilidad a gas en España, tanto para el transporte de personas como de mercancías".

UN PARQUE QUE CRECE MÁS Y MÁS

En 2018 se registraron 5.745 nuevas matriculaciones de vehículos a gas natural, lo que representó un incremento del 146%. De estas matriculaciones, 508 fueron camiones de GNL, 96 camiones de GNC y 936 furgonetas de GNC. Estas cifras muestran que el gas natural sigue ganando protagonismo como combustible alternativo sostenible para el transporte de mercancías en por carretera y entornos urbanos.

Al cierre del pasado ejercicio, el parque de vehículos propulsados con gas alcanzó las 14.216 unidades (+68%).



NUEVO ACTROS DE MERCEDES-BENZ: EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

PRIMERA TOMA DE CONTACTO CON EL 'CAMIÓN DEL AÑO 2019' EN ESPAÑA

LA CIUDAD DE SITGES HA SIDO LA ELEGIDA POR EL FABRICANTE ALEMÁN PARA HACER LA PRESENTACIÓN DINÁMICA DE SU NUEVO ACTROS. HEMOS PODIDO PROBAR A FONDO TODA LA BATERÍA DE NOVEDADES QUE INCORPORA PARA TODO TIPO DE CARRETERAS

En este nuevo Actros, Mercedes-Benz se ha centrado en la remodelación interior de su cabina estrella. Han decidido con buen criterio que exteriormente no necesita grandes retoques porque parece que para esta cabina no ha pasado el tiempo. Sigue manteniendo un aspecto actual gracias a su diseño musculoso y atrevido adelantado a su tiempo.

La renovación interior del nuevo Actros viene acompañada de un gran despliegue tecnológico. Una de las novedades más destacadas tiene su punto de partida el exterior del camión. Una mirada basta para

darnos cuenta de la eliminación de los espejos retrovisores, que han sido sustituidos por unas cámaras situadas dentro de unas carcasas tipo aleta y ubicadas en la parte superior de los laterales de la cabina. En el interior, sujetos a los pilares A, unas pantallas de 15 pulgadas pasan a ser nuestro punto de referencia para vigilar los laterales del camión. Podemos pensar que eliminar los espejos retrovisores por una cámara y montar sendas pantallas en el interior no es para tanto. Pero al sentarnos al volante hemos comprobado que las funciones que han incluido Mercedes-Benz en su sistema Mirrorcam es una ayuda continua al conductor, no es una simple cámara de marcha atrás. El sistema Mirrorcam evoluciona según la maniobra que estemos realizando. No tiene la misma perspectiva si nos encontramos circulando que a la hora de realizar una maniobra. Además, unas líneas de control en las pantallas interiores, nos ofrecen información continua de la distancia de los vehículos que nos preceden. Con esta información podemos realizar las maniobras de adelantamiento con toda seguridad, guardando las distancias que nos indican las líneas de control. Otra de las funciones que nos ofrece el sistema Mirrorcam es el de facilitar la maniobra de acerca-

miento a los muelles de carga y descarga. En esta operación nos aparece una línea de control en la pantalla que nos indica donde tenemos que frenar para que nuestro semirremolque o camión quede a la distancia correcta para efectuar la carga o descarga.

NUEVO DISEÑO INTERIOR

La remodelación del puesto de conducción que ha realizado Mercedes-Benz en este nuevo Actros ha sido total. De entrada, el cuadro de instrumentos como lo conocíamos hasta ahora, pasa a la historia. Ha sido sustituido por una pantalla en color de alta resolución con diseño totalmente novedoso y con una diagonal de 26 centímetros (12 pulgadas). Este nuevo diseño sigue la línea de los actuales automóviles de la marca de la estrella.

Al ser el cuadro una pantalla de alta resolución, la información nos fluye con gran definición. En la presentación del cuadro de instrumentos podemos elegir entre dos formatos, el Classic y el Advanced. El primero despiden un aire más analógico con dos relojes, uno nos marca la velocidad y el segundo las revoluciones. El segundo destaca por un aspecto más digitalizado y distribuye la información en tres zonas. La parte izquierda la reserva para los datos relevantes al vehículo. En cuanto a la parte derecha los datos que nos ofrece están más enfocados al conductor (tiempos de conducción, descanso etc.). En la central un reloj digital hace las funciones de velocímetro y cuenta revoluciones.

A la derecha del puesto del conductor disponemos de otra pantalla táctil que, como la anterior, tampoco se encuentra empotrada. Asume casi todas las funciones que en el modelo anterior se realizaban mediante pulsadores. Las que son más utilizadas por el conductor (calefacción, aire acondicionado...) se pueden activar por medio de teclas que nos da acceso directamente a su menú.

El volante también ha sido rediseñado y, aunque sigue manteniendo los cuatro radios, tiene un aspecto más exclusivo y a su vez más deportivo.

MERCEDES-BENZ HA SUSTITUIDO LOS RETROVISORES POR UN SISTEMA MIRRORCAM, QUE AYUDA CONTINUAMENTE AL CONDUCTOR. FACILITA NOTABLEMENTE LAS MANIOBRAS DE ACERCAMIENTO A LOS MUELLES DE CARGA Y DESCARGA

CAMIÓN DEL AÑO 2019 EN ESPAÑA



Un jurado compuesto por casi un centenar de profesionales del transporte de nuestro país y especialistas del sector de la automoción, ha distinguido al nuevo Mercedes-Benz Actros con este reconocimiento. En la imagen, el Presidente de CETM Madrid, Cristóbal San Juan, hace entrega del premio a Antonio García-Patiño, Director General de Mercedes-Benz Trucks.



TODA LA TECNOLOGÍA Y CONECTIVIDAD

Antonio García-Patiño, máximo responsable de Mercedes Trucks España, destacó que este nuevo Actros incorpora "muchísimas novedades en su interior". La versión que se comercializará en nuestro país estará equipada de serie con MirrorCam, PPC y las dos pantallas. Mientras que el sistema de frenada de emergencia (ABA5) y el Active Drive Assist serán opcionales.



1. Las cámaras del sistema MirrorCam situadas en la parte superior de la cabina sustituyen a los retrovisores.
2. Las pantallas interiores nos ayudan en las maniobras mediante líneas de control.

EL NUEVO SISTEMA PPC (PREDICTIVE POWERTRAIN CONTROL) AHORA RECONOCE LOS CRUCES, LAS ROTONDAS Y LAS SEÑALES DE TRÁFICO



3



4



5



6

3. El cuadro de instrumentos es una pantalla tipo tablet de 12 pulgadas que sobresale del salpicadero.
4. El volante de nuevo diseño mantiene los cuatro radios. Cambia ambas botoneras para incorporar más funciones.
5. El sistema de infoentretenimiento lo tenemos en la pantalla de la derecha, en el disponemos de botones que nos dan un acceso rápido a los menús más utilizados.
6. El sensor lateral son nuestros ojos en el lado derecho y evitan posibles atropellos a ciclistas y peatones.

Las botoneras existentes a ambos lados disponen de más funciones y nos dan acceso al manejo de ambas pantallas. El lado izquierdo asume los sistemas de gestión en la conducción. Mientras que el derecho está más enfocado al sistema de infoentretenimiento disponible en este nuevo Actros.

MÁS CERCA DE LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Todas las novedades que hemos comentado hasta ahora (cuadros de instrumentos digitales, espejos interiores por pantalla...) pasan a segundo término en el momento que se activa la última actualización del sistema Active Drive Assist (ADA). En el cuadro de instrumentos las dos líneas en blanco que marcan la carretera, cambian de color y se tiñen azul. En ese momento este Actros pasa a ser el primer camión con un nivel 2 de conducción semi-autónoma: es capaz de mantenerse perfectamente dentro de su carril sin que el conductor participe en su guiado. Nosotros lo hemos comprobado durante nuestra prueba, al quitar las manos del volante el vehículo se mantiene en la carretera sin ningún problema, pero eso no quiere decir que no tengamos que estar atentos. La verdad es que con este sistema activado ahora si toma sentido la frase: "asistente al conductor". Con el sistema ADA activado la conducción se realiza de manera mucho más relajada. Para que nuestro Actros sea capaz de auto guiarse la dirección incorpora un nuevo sistema electrohidráulico denominado Servotwin Steering System. Además, gracias a esta nueva dirección, disponemos de la ayuda que ante un despiste con

AÚN MÁS SEGURO

Mercedes-Benz continúa actualizando su sistema ABA (Active Brake Assist) y ha incorporado la quinta versión en este nuevo Actros. Combinando los radares y las cámaras visualiza todo nuestro alrededor, y se anticipa ante el cruce inesperado de un peatón o ante maniobras de otros vehículos en circulación.

Este sistema de frenado avisa al conductor tanto acústicamente como visualmente, y si este no responde automáticamente comienza a frenar en dos secuencias, primero al 50% y si no detecta respuesta alcanza al 100%. El ABA 5 es capaz de reaccionar cuando el camión circula a menos de 50 km/h.



OTRA FORMA DE CONDUCIR

Tuvimos ocasión de recorrer casi 200 kilómetros al volante de un Actros 1846 con 460 CV. Al iniciar la marcha, se tarda unos segundos en asimilar que los espejos retrovisores ya no están. A partir de ese momento, la adaptación al sistema Mirrorcam es rápida, el ser humano se acostumbra rápido a la comodidad. Los movimientos laterales de cabeza para ver por los espejos retrovisores, en este nuevo Actros pasan a la historia. Casi con un simple giro de ojos a la izquierda tenemos toda la información necesaria del estado del lateral de nuestro camión. También hay que destacar el papel que juega el sistema Active Drive Assist (ADA). Nos confirma que la conducción autónoma está más cerca de lo que se puede pensar y permite conducir con mayor relax porque llevamos un “ángel de la guarda” que responde a la perfección ante un posible despiste o contratiempo.



salida de carril el camión avisa y corrige rápidamente la trayectoria evitando dicha salida.

NUEVO PPC

Otra novedad que incluye este Actros es la mejora de su sistema PPC (Predictive Powertrain Control). Sus mapas ahora reconocen los cruces, las rotondas y las señales de tráfico. Además, su nuevo software añade gran cantidad de datos topográficos en los que están incluidas las carreteras secundarias. En nuestra toma de contacto, una parte del recorrido consistió en realizar la bajada del Coll de Bruc en la N-II, dirección Castellolí, que es conocido por sus serpenteantes curvas cerradas de su trazado. En esta zona nuestro cometido como conductor fue simplemente realizar el guiado del camión. Del resto de operaciones (frenado o aceleración) se encarga con plena solvencia el Predictive Powertrain Control. Además hay que destacar que este sistema ahora es capaz de “leer” las placas de señalización de la vía.

HASTA UN 5% MENOS DE CONSUMO

Al igual que sucede con el exterior de la cabina, el motor OM 471 no ha experimentado cambios reseñables. Pero Mercedes-Benz ha logrado mejorar los

LA REMODELACIÓN DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN QUE HA REALIZADO MERCEDES-BENZ EN ESTE NUEVO ACTROS HA SIDO TOTAL. AHORA LAS PANTALLAS SON LAS GRANDES PROTAGONISTAS

consumos gracias a la optimización aerodinámica (supresión de los retrovisores y rediseño del spoiler de techo) y la incorporación de un grupo trasero con una desmultiplicación más larga que llega a 2,412. Según el fabricante este nuevo Actros puede reducir hasta un 5% el consumo de combustible.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS





EL 'PLATOONING' SÍ FUNCIONA: MENOS CONSUMO Y MÁS SEGURIDAD

CONCLUYE CON ÉXITO EL PROYECTO PILOTO DE MAN TRUCK & BUS, DB SCHENKER, Y LA UNIVERSIDAD FRESENIUS

“EL USO DE CAMIONES CONECTADOS DIGITALMENTE POR LAS AUTOPISTAS ALEMANAS ES SEGURO, TÉCNICAMENTE FIABLE Y, ADEMÁS, SE PUEDE APLICAR FÁCILMENTE EN LAS OPERACIONES DIARIAS DE UNA EMPRESA DE LOGÍSTICA”, ASEGURAN LOS INVESTIGADORES, TRAS ANALIZAR LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LA PRIMERA PRUEBA REALIZADA EN EL MUNDO CON UN CONVOY DE CAMIONES EN OPERACIONES DE LOGÍSTICA REALES

En el marco del proyecto de investigación “EDDI” financiado por el Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura digital (BMVI), varios conductores profesionales han conducido, a lo largo de siete meses, dos vehículos conectados electrónicamente por la autopista 9 entre las

filiales de Núremberg y Múnich de la empresa de logística DB Schenker. Tras los 35.000 kilómetros de prueba, los conductores de los camiones, que solo circulaban a una distancia de entre 15 y 21 metros, ensalzaron el confort de marcha y, en términos generales, la sensación de seguridad. El ensayo de campo también demostró un ahorro en el consumo de combustible.

HASTA 4% DE AHORRO DE COMBUSTIBLE

El sistema de convoy instalado en los camiones MAN funcionó sin problemas el 98% del tiempo. Los conductores únicamente tuvieron que intervenir una vez cada 2.000 kilómetros. Además, el proyecto piloto demostró una disminución del 3% al 4% en el consumo de combustible.

“Pudimos demostrar que platooning es capaz de contribuir a reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂. Ante todo, nos complace ver que el sistema es fiable y ayuda a aumentar la seguridad en las carreteras. Por lo tanto, consideramos que platooning es un paso importante en el camino hacia la automatización”, afirma Joachim Drees, presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE.

EL PROYECTO PILOTO DEMOSTRÓ UNA DISMINUCIÓN DEL 3% AL 4% EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

EL 40 % DE LOS KILÓMETROS SE PODRÁ CONDUCIR EN CONVOY

DB Schenker ha comunicado que el platooning se podrá aplicar de forma generalizada en toda la red de logística. Alexander Doll, miembro de la Junta Directiva para finanzas, transporte de mercancías y logística de Deutsche Bahn AG, apunta que “con total seguridad alrededor del 40% de los kilómetros recorridos se podrían realizar en convoy”. Sin embargo, para alcanzar este objetivo sería necesario llevar a cabo más ensayos y garantizar un marco legislativo. Los clientes también saldrán ganando. “Con platooning les podremos ofrecer un transporte más eficiente y fiable”, remarcó.

LOS CONDUCTORES SE SENTIRÁN MÁS SEGUROS

Los científicos de la Universidad Fresenius han estudiado los efectos psicosociales y neurofisiológicos en los conductores. El ensayo de campo ha provocado un cambio evidente en la actitud escéptica que tenían previamente los conductores. «La sensación de seguridad y confianza en la tecnología se refleja en las valoraciones de los conductores», explica la catedrática Sabine Hammer del Instituto para la investigación en salud compleja (IKS) de la Universidad Fresenius. En lo que respecta al estrés neurofisiológico de los conductores, es decir, en términos de concentración o fatiga, las mediciones con EEG (electroencefalografía), “no muestran diferencias sistemáticas entre los trayectos en convoy y los realizados de forma convencional”, concluye el catedrático y director del IKS, Christian Haas. Para su aplicación internacional los científicos recomiendan llevar a cabo más investigaciones durante más tiempo con los camiones en convoy.

MAN FACILITARÁ LA LLEGADA DE CONDUCTORES PROFESIONALES AL SECTOR



Marcos Suarez de IFT, Virginia Sánchez de MAN Truck & Bus Iberia, Soledad Nieto y Carlos Puebla de Aldeas Infantiles SOS, Jesús Escribano de Grupo Molinero y Álvaro Corrales y Lucía Sánchez de Aldeas Infantiles SOS.

MAN Truck & Bus Iberia sigue poniendo en marcha acciones que redundan en su responsabilidad social. Ahora ofrece la posibilidad a jóvenes participantes de los Programas Profesionales de Aldeas Infantiles SOS de incorporarse al mercado laboral como profesionales de la carretera. Aldeas Infantiles SOS ha realizado una selección de jóvenes, entre los que han cursado estudios relacionados con la automoción y la mecánica, para participar en un proyecto de inserción laboral. Y ha encontrado en MAN, IFT y el Grupo Molinero los mejores compañeros de viaje. Por medio de esta iniciativa, los jóvenes tienen la oportunidad de obtener los permisos de conducir (C y E) y el certificado de aptitud profesional necesario para la conducción por vías públicas españolas (CAP), para en caso de aprobar los correspondientes exámenes, pasar a formar parte de la plantilla de Molinero, quien no solo sufragará gran parte de la inversión de este programa de cualificación profesional, sino que se compromete a dicha incorporación.

EL SISTEMA DE CONVOY INSTALADO EN LOS CAMIONES MAN FUNCIONÓ SIN PROBLEMAS EL 98% DEL TIEMPO. LOS CONDUCTORES ÚNICAMENTE TUVIERON QUE INTERVENIR UNA VEZ CADA 2.000 KILÓMETROS





PRIMER CAMPEONATO NACIONAL DE BOMBEROS FORESTALES RENAULT TRUCKS

HA REUNIDO EN PLASENCIA (CÁCERES) A NUEVE CUERPOS DE BOMBEROS DE TODA ESPAÑA

EL FABRICANTE FRANCÉS CONCEDE UNA ESPECIAL IMPORTANCIA AL SEGMENTO DE VEHÍCULOS DESTINADO A BOMBEROS Y EMERGENCIAS, QUE SIEMPRE HA ESTADO PRESENTE EN SU ADN

(Bomberos Comunidad de Madrid) protagonizaron un quintuple empate en la primera posición. Félix Rodríguez Lozano (UME) y Juan José Iglesias (Junta de Extremadura), respectivamente, ocuparon los otros dos escalones del podio.

Este campeonato nacional de bomberos y vehículos forestales Off Road Challenge contó con la participación de más de 30 bomberos de distintos cuerpos: Bomberos de Barcelona, Bomberos del Ayuntamiento de Madrid, Comunidad de Madrid, Diputación de Álava, Gobierno de Aragón, GEACAM (Gestión Ambiental de Castilla La Mancha), Junta de Extremadura, Diputación de Cáceres y la UME (Unidad Militar de Emergencia). **Oscar Martinera, director Renault Trucks Sales**, fue el encargado de inaugurar la competición y dar la bienvenida a los participantes. Después de una formación técnica, se dio paso a la competición, que incluía un test teórico y siete pruebas dinámicas. El objetivo que perseguía esta iniciativa de Renault Trucks es poner en valor la importante labor que realizan estos cuerpos de bomberos y mostrar las técnicas que pueden optimizar este tipo de conducción en terrenos con dificultades, con una formación específica que les sirva como preparación de cara a la estación estival, en que el riesgo de incendios se incrementa de manera significativa.



¡GANADORES!

Finalmente, Albert de Llaza (Bomberos de Barcelona), Jean Pierre Marín Fonseca (UME), Pablo Rojas (GEACAM) y Angel Berrocal y Juan Ignacio Martín Abad

MÁXIMA PERSONALIZACIÓN PARA SUS CAMIONES

Renault Trucks concede una especial importancia al segmento de vehículos destinado a bomberos y emergencias, que siempre ha estado presente en su ADN. "En España las necesidades de cada brigada forestal o cuerpo de bomberos son muy distintas, de modo que el fabricante se ha especializado en personalizar al máximo los camiones en función de las necesidades del territorio o de los incidentes a los que tienen que hacer frente" explican desde la marca.

Por otro lado, el otro pilar básico para la marca es la formación para garantizar que los conductores sacan el máximo rendimiento de estas herramientas.



SCANIA HALLA AL MEJOR CHÓFER DE EUROPA

EL REPRESENTANTE ESPAÑOL, JUAN ROMERAL, ACABÓ ENTRE LOS DIEZ PRIMEROS

MÁS DE 20.000 CONDUCTORES DE CAMIONES DE 30 PAÍSES EUROPEOS PARTICIPARON EN SCANIA DRIVER COMPETITION

Los 29 mejores lucharon por la victoria en la gran final celebrada en Södertälje (Suecia) durante dos días. Incluyó pruebas como conducción eficiente, conducción preventiva, asegurar la carga o complejas pruebas de maniobras. El ganador fue el representante de Noruega, **Andreas Nordsjø**, que obtuvo un premio de 100.000 euros para adquirir un camión Scania, y le acompañaron en el podio Fredrik Arwidmark (Suecia) y Piotr Dolengiewicz (Polonia).



ESPAÑA, ENTRE LOS MEJORES

Juan Romeral, el representante de España, realizó una excelente competición y consiguió terminar entre los 9 mejores conductores. Para conseguirlo, tuvo que superar, en una primera clasificatoria, 8 exigentes pruebas como "Revisión del vehículo", "Primeros auxilios" o la retadora prueba de maniobras "Knock the King" entre otras. Después de este tramo, disputó en duelo contra el finalista húngaro la prueba del "Reto del agua", que consistía en superar varias maniobras derramando la menor cantidad de agua posible de un tanque situado en la parte trasera de la tractora. Tras ganar esta prueba, se enfrentó junto a otros dos finalistas a la "Super Y", donde estuvo a punto de clasificarse haciendo alarde de una gran precisión en las maniobras. "Estoy muy contento con mi participación. En la última prueba he estado a punto de clasificarme y me voy con buen sabor de boca. Solo el hecho de estar aquí ya es un premio. Es muy enriquecedor la oportunidad de compartir experiencias con los otros finalistas y, por supuesto, haber contado con la formación que nos ha dado Scania", comentó Romeral.

MÁS PREMIOS

Los transportistas españoles reconocieron a la nueva generación de camiones del fabricante sueco con el premio 'Camión del Año 2017' y ahora un Scania R 500 ha recibido por segunda vez el 'Green Truck Award'. Las publicaciones alemanas que otorgan estos premios, VerkehrsRundschau y Trucker, han valorado el bajo consumo de combustible, las velocidades medias más altas y la reducción de efectos de CO2 que ayudan a mantener bajos los costes y el impacto medioambiental.

Con un consumo medio de combustible de 24,92 litros/100 km y una velocidad media de 79,91 km/h en la misma pista de pruebas de 350 km, la diferencia entre Scania y el siguiente mejor competidor fue de 0,4 litros por cada 100 km.





FORTALEZA Y RENDIMIENTO

GAMA VOLVO FMX 2019 PARA OBRA Y CONSTRUCCIÓN

EN LA VEGA QUE FORMAN LOS RÍOS TAJO Y JARAMA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE LA VILLA DE ARANJUEZ, HEMOS TENIDO LA POSIBILIDAD DE PONER A PRUEBA LOS CAMIONES DE LA GAMA FMX DE VOLVO TRUCKS

El fabricante sueco ha puesto a nuestra disposición un total de ocho modelos con distintas configuraciones, concebidos exclusivamente para realizar trabajos en el ámbito de la construcción. Esta gama FMX no ha dejado de incorporar novedades que ya han sido probadas con éxito en la FH, y ahora se adaptan a los trabajos más duros. Entre ellas está el doble embrague (Dual Clutch).

CADENAS CINEMÁTICAS PARA CADA NECESIDAD

La diversidad de cadenas cinemáticas que nos ofrece Volvo es una de sus bazas en el sector de la construcción, y hemos tenido la oportunidad de probar

casi todas las configuraciones de ejes y tracciones disponibles en su catálogo.

El coloso de la marca sueca en la gama FMX es sin lugar a dudas el modelo con cinco ejes. Es tal su capacidad de carga, que compite con el incombustible dúmper articulado denominado coloquialmente largarto. Este coloso se presenta con dos configuraciones de ejes: 10x6 y 10x4. La capacidad de carga útil en ambos es formidable, con un volquete de 27 m³, el 10x4 es capaz de transportar 51 t y el 10x6 se queda en 50 t. Ambos modelos están propulsados por un motor DK13 con el escalón de potencia de 540 cv. La caja de cambios I-shift con ultralentas es la encargada de mover con soltura este enorme camión, que a plena carga llega a 68 t. Ambos vehículos disponen de un quinto eje direccional con ruedas gemelas. La diferencia más notable entre ellos es la tracción delantera del 10x6 que incluye el sistema ATC (control automático de tracción).

FMX DE CUATRO EJES

La presencia más numerosa en Aranjuez ha sido para los FMX de cuatro ejes. Volvo Trucks nos ha presentado una gran diversidad de opciones sobre este tipo de vehículos. Configuraciones en la que los ejes tra-

seros pueden ser de tipo tándem o tridem. Entre los que muestran tándem en su parte trasera, el fabricante sueco nos propone tres modelos con distintos tipos de volquetes. El modelo FMX 8x4R con un volumen de volquete de 20 m³ y con ejes que soportan 20 t (delanteros) y 32 t (traseros) es el líder en cuanto a capacidad. Esta unidad estaba equipada con el motor D13K de 540 cv y 2.600 Nm.

Si en los terrenos que nos tenemos que mover necesitamos algo más de tracción, la propuesta de Volvo es un FMX 8x6R. El equipamiento probado en este vehículo pasa por el control automático de tracción (ATC) y un eje delantero motriz. La carga por ejes en esta unidad es de 18 t para los delanteros y 39 t para los traseros. La capacidad de su volquete es de 15 m³. La motorización como en el FMX anterior es un potente D13K con 540 cv.

LA DIVERSIDAD DE CADENAS CINEMÁTICAS QUE NOS OFRECE VOLVO TRUCKS ES UNA DE SUS BAZAS EN EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

FACILITANDO LOS TRABAJOS MÁS DUROS



La tecnología y variedad de producto que ha introducido Volvo Trucks en su gama FMX la convierten en una opción muy recomendable para las empresas de transporte relacionadas con la construcción. Como hemos comprobado en esta jornada, conducir un camión con la dirección dinámica, sistema de tracción ATC acompañado de una caja I-Shift con marchas súper cortas, ejes tándem elevables, suspensiones neumáticas..., facilitan notablemente las duras jornadas de trabajo. Además, toda esta tecnología también consigue mejorar los consumos y la productividad para nuestra empresa.



1



3



2



4

1. Dentro de los chasis de 5 ejes, destaca este espectacular FMX 10x4R. La incorporación de un doble chasis le permite cargar 27 m³ y alcanzar una carga útil de 51 t.
2. Para trabajos en los que hay que moverse por terrenos complicados, los chasis FMX 10x6R incorporan la tracción automática ATC. Su capacidad de transportar es de 50 t.

3. Este FMX 8x4R destaca por disponer de un volquete con una capacidad para 20 m³. Su eje tándem trasero es de 20 t y esta reforzado para el uso en la mina. La dirección dinámica Volvo mejora notablemente su comportamiento.
4. El eje tridem trasero con el último eje direccional y elevable confiere a este FMX una capacidad de maniobra excelente.



5



6



7



8

EL COLOSO DE LA MARCA SUECA EN LA GAMA FMX ES EL MODELO CON CINCO EJES. ESTÁ DISPONIBLE CON DOS CONFIGURACIONES DE EJES (10X6 Y 10X4) Y PUEDE TRANSPORTAR MÁS DE 50 TONELADAS

El último representante con tándem trasero disponía de eje motriz trasero de 21 t y se diferencia de los anteriores en que contaba con un eje elevable, lo que le confiere una mayor maniobrabilidad y menores costes operativos. A esto hay que sumar una dirección dinámica Volvo (VDS) para su eje de 16 t, que hacen que este dúmper 8x4R sea el compañero perfecto para el trabajo diario en la cantera. El volumen total del volquete es de 15 m³ y su motorización es un D13K de 500 cv. Todos estos camiones disfrutaban de las cajas de cambios I-shift con marchas supercortas que mejoran notablemente el arranque en rampa en condiciones de máxima carga.

Los ejes traseros tridem también han tenido presencia en Aranjuez. Dos unidades con características muy parecidas, pero a su vez muy diferentes, han sido los elegidos para demostrar las cualidades de estos trenes de rodaje. Decimos esto porque aquí se “cuela” un camión de la gama FH equipado específicamente para el duro trabajo de la obra. Este modelo monta los paragolpes reforzados además de una placa de protección para el motor. La motorización que equipa este FH es la más deseada entre los profesionales del transporte: un motor D16K de 750 cv que mueve con soltura este tren de rodaje, gracias a que su último eje del tridem es direccional y a la dirección dinámica Volvo.

La unidad FMX equipada con un eje trasero tridem no se queda a la zaga, un motor D13K de 540 cv le

5. La presencia de un espectacular FH 750 con eje tridem y equipado con todo lo necesario para soportar la dureza de la obra .hizo las delicias de los participantes en el evento.
6. El FE 6x2 con un eje delantero de 9 t y un tándem trasero es capaz de transportar 19 t. Su carga útil es de 18 t.
7. El eje tándem elevable sumado a la dirección dinámica Volvo y una caja de cambios I-shift hacen de este FMX 8x4R un aliado en la obra.
8. Este FMX 540 8x6R aúna una gran capacidad de carga, tracción y potencia.



proporciona potencia más que suficiente para mantener un buen ritmo de trabajo. Otras características a destacar en este FMX es el eje motriz elevable además de una caja de cambios I-shift con doble embrague. En estos dos vehículos la carga por eje es idéntica: 9 t para el eje delantero y 33 t para el trasero.

LOS PEQUEÑOS TAMBIÉN VAN A LA OBRA

La gama ligera FE también ha estado presente con un modelo 6x2R con caja tipo volquete para un volumen de 15 m³. El motor elegido es D8K con el último escalón de potencia incorporado: 350 cv. La capacidad de los ejes es de 9 t para el delantero y 19 t para el eje tándem trasero. Una de las características más destacables es su alta capacidad de carga gracias al bajo peso de esta gama FE.

LA PRESENCIA MÁS NUMEROSA EN ARANJUEZ HA SIDO PARA LOS FMX DE CUATRO EJES. VOLVO TRUCKS NOS HA PRESENTADO UNA GRAN DIVERSIDAD DE OPCIONES SOBRE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS

NUEVAS MOTORIZACIONES Y EJES



La mecánica de 11 litros de Volvo Trucks se fortalece en coincidencia con la entrada en vigor de la norma Euro 6 Step D. Los escalones de potencia que hasta ahora ofrecía el fabricante sueco en su motor D11K eran 330 cv, 370 cv, 410 cv y 450 cv, y pasan a ser de 330 cv, 380 cv,

430 cv y 460 cv. Para el par también

hay incremento en los escalones: el motor de 380 cv ahora aumenta 50 Nm hasta los 1.800 Nm, el de 430 cv a 2.050 Nm (100 Nm más) y el de 460 cv suma 50 Nm para dar 2.200 Nm.

Los nuevos ejes disponibles para el eje trasero: RSS1244B, RSS1344E y RSS1352A. Para el eje delantero direccional ahora con suspensión neumática para 10 t eje simple y 20 t para el doble.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



“LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS MARCAN UN NUEVO MODELO DE NEGOCIO PARA LOS FLOTISTAS”

ALEJANDRO MOYANO, NATIONAL FLEET BUSINESS MANAGER DE CONTINENTAL TIRES ESPAÑA

LAS INNOVACIONES DE LOS NEUMÁTICOS Y SISTEMAS EMBARCADOS DE CONTINENTAL, AYUDAN A MEJORAR LA EFICIENCIA Y SEGURIDAD EN LAS FLOTAS PERO TAMBIÉN EN LA GESTIÓN PARA UN MODELO EMPRESARIAL DONDE LOS DATOS Y LA CONECTIVIDAD SERÁN FUNDAMENTALES

Háblenos de los resultados de su división en Continental en 2018.

El escenario durante 2017 estuvo muy marcado por el incremento de la materia prima, que adelantó las compras a la primera mitad del año con el objetivo de aprovisionarse antes de la subida, mientras que 2018 ha sido sin duda el año de las marcas alternativas fundamentalmente impulsado por las medidas anti-dumping por la unión europea. Podemos pensar que hasta 2021 la demanda seguirá siendo importante en segundas marcas con una previsible bajada del mix, si bien entendemos que

los fabricantes penalizados por la medida no se quedarán parados. En el 2018 hemos crecido por encima del 10% en nuestro negocio de Flotas. Durante el 2019 la tendencia nos sitúa por encima del 20% respecto al año anterior.

Ha habido crecimiento y hemos notado tendencias muy claras de los clientes. El fuerte arancel al neumático chino les ha hecho virar al producto europeo, lo que nos ha dado una ventaja. Pero el cliente que compraba chino no ha optado por neumáticos Premium, sino por segundas marcas de nuestro grupo: Semperit, Uniroyal, Barum y Matador.

Los flotistas buscan valor añadido, gestión completa de contratos, ya sean contratos kilométricos, contratos de mantenimiento, o contratos telemáticos. Adicionalmente estamos incorporando sensores, balizas, equipamiento a bordo para el control de presión y temperatura, y con conectividad telemática.

¿Cómo está evolucionando 2019 y cuáles son los objetivos?

Se espera que las matriculaciones se estanquen o caigan un poco, según los flotistas. La sensación es

que los fabricantes de vehículos están en un momento en el que deben equilibrar la salida de stock de usado y mantener las plantas de producción de nuevos. Se da ese dilema. ¿Qué hago con el parque de usado? Muchos vienen de operaciones de renting. Son vehículos jóvenes que no tienen salida en otros mercados que antes los absorbían. La tecnología Euro 6 no se está introduciendo bien fuera de la UE, ni en los países africanos ni en el este de Europa. Desde el punto de vista de las flotas, en el sector de buses vemos mucha concentración empresarial. Hemos crecido en ventas de neumático de autocar porque tenemos gama de producto específico para ese segmento con 3 o 4 alternativas. La variedad es grande y se cumple además los requisitos y legislación específica aplicable al sector del bus.

En España y para camión la gama principal es la Hybrid. Este neumático es muy robusto, adecuado para circular por España por su orografía, sin penalizar el consumo de combustible. Además, estamos completando la renovación de nuestra gama de obra con la gama Crostrac. El producto de larga distancia Eco Plus se ofrece en menor medida y está más enfocado a larga distancia con pocas paradas y circulación principalmente por autopista. Las tres están disponibles para tractora y semirremolque.

El programa VECTO, dentro del plan europeo de reducción de emisiones de CO2, pretende obtener los primeros resultados para 2025. Se está ejerciendo mucha presión a los fabricantes de vehículos en cuanto a nivel de emisiones y uno de los puntos a tratar son los neumáticos, que influyen por el efecto de la resistencia a la rodadura al consumo de combustible. Un neumático que está optimizado para ahorro de combustible tiene menos resistencia a la rodadura pero dura menos. Los fabricantes de neumáticos se están planteando si el mismo producto que se monta en primer equipo será el mismo que se ofrecerá en reposición. Ahora mismo hay intereses contrapuestos entre lo que pide el fabricante de vehículos, que es ahorrar combustible, y lo que pide

“ADEMÁS DE LA OFERTA BÁSICA DE LA VENTA DE NEUMÁTICOS TAMBIÉN OFRECEMOS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO Y LA OPCIÓN DE COSTE POR KILÓMETRO. EN LAS FLOTAS DE MERCANCÍAS, CADA VEZ HAY MÁS CONTRATOS, QUIZÁ POR EL CAMBIO GENERACIONAL”

el cliente final, que son más kilómetros, durabilidad. La tendencia es montar diferentes productos en primer equipo y en reposición.

Recientemente abrió Continental un nuevo centro logístico en España. ¿Cómo mejora el servicio de distribución de sus neumáticos esta nueva infraestructura?

Con este nuevo centro mejoramos la capacidad de almacenaje pero también los plazos de entrega debido a su automatización.

¿Cree que el sector se está profesionalizando, cuál es la tendencia?

Aparte de los procesos de concentración, vemos mucha regulación, ajustes de márgenes, cambio generacional y la llegada de “Controllers” al sector. Últimamente surgen grupos de compra conjunta para hacer fuerza como un único interlocutor. Los flotistas, a veces ni siquiera del mismo segmento de transporte, se unen y crean centrales de compras, que llevan la gestión de la negociación como único comprador de cara a los proveedores.

¿Cuál es la propuesta comercial de Continental para las flotas?

Además de la oferta básica de la venta de neumáticos vamos ampliando el valor añadido con asistencia en carretera o ayuda en la gestión. También ofrecemos contratos de mantenimiento y la opción





“EN ESPAÑA VAMOS A LANZAR EL YARDREADER (QUE YA ESTÁ COMERCIALIZANDO EN EUROPA), UNA BALIZA PARA CAPTURAR LOS DATOS DE LOS SENSORES AL ENTRAR EN LA BASE DEL FLOTISTA”

de coste por kilómetro. En las flotas de pasajeros, las grandes flotas usan el modelo de contrato pero en el segmento discrecional, en general, las empresas no suelen firmar contratos de mantenimiento, sólo pago por compra de neumático básico.

En las flotas de mercancías, cada vez hay más contratos, quizá por el cambio generacional. Donde más contratos de mantenimiento se hacen es en Cataluña. Se está pasando de tener un modelo de coste variable a coste fijo.

¿Hay muchos flotistas que hayan pasado del modelo tradicional de inversión de neumáticos al “pago por el uso”?

El 20% hace ya contrato de mantenimiento y esta cifra va en crecimiento. Lo que más aumenta son los contratos de coste por kilómetro y de mantenimiento, que es cuota fija. El contrato de mantenimiento se basa en la estimación hecha por el flotista de consumo anual de neumáticos y servicios para éstos, incluyendo o no la mano de obra y con la flota dispersa o no. Dividimos ese coste total entre doce mensualidades fijas.

En el caso del contrato por kilómetro, el neumático es propiedad de la empresa pero la gestión la hace Continental y somos nosotros los que estimamos el coste total de equipar esa flota y los servicios de mantenimiento que van a necesitar ese año. Nosotros asumimos el riesgo de esa gestión en caso de que sean más kilómetros.

¿Cómo ayuda Continental al flotista en cuanto a gestión de la eficiencia?

Con nuestros contratos de mantenimiento o kilométricos y con la figura del gestor de contratos, que es una persona que aconseja al responsable de mantenimiento de la flota en la planificación y protocolos de trabajo. Hacemos formación para el cliente también cuando tienen equipo propio de montaje de neumáticos para que lo hagan bien y no dañen la carcasa. No se trata de vender neumáticos. Cuanto más enriqueces la oferta, más fidelización obtienes. No es solo una cuestión de precio.

¿Y en cuanto a seguridad?

Cuando la presión no es la correcta, aumenta el consumo y baja la durabilidad del neumático, pero también disminuye la seguridad en la carretera. Continental tiene una gama denominada Intelligent Tire en la que nuestros neumáticos vienen de fábrica con sensores que registran la temperatura y la presión. La tendencia es que esos sensores sigan avanzando y se incorporen más funciones como contadores de kilómetros y control de la profundidad de huella.

Contamos con soluciones digitales en equipos de abordaje para ayudar e informar al conductor y enviar telemáticamente los datos al sistema del gestor de la flota.

En España vamos a lanzar el YardReader (que ya está lanzado en Europa), una baliza para capturar los datos de los sensores al entrar en la base del flotista. Así se descarga la información automáticamente a su llegada para que el gestor compruebe si hay incidencias en los neumáticos. La ventaja de este equipo es que solo hay que montar los sensores pero no unidades electrónicas a bordo. Este sistema ayuda, por ejemplo, a detectar que todos los neumáticos que llegan en los vehículos son los propios y que no han sido cambiados por otros por el camino.

¿Cree que la digitalización supone una oportunidad para el sector? ¿Cómo contribuye Continental?

ContiPressureCheck™ es una herramienta muy útil. Mide continuamente la presión y temperatura de todos los neumáticos del vehículo para reducir los costes operativos. Será muy importante contar con sistemas embarcados de eficiencia y seguridad para cumplir con los requisitos técnicos que se piden en los pliegos de los concursos concesionales de autobús. El sector del bus tiene una alta sensibilidad en materia de seguridad.

Lo cierto es que tanto para el transporte de viajeros como para el de mercancías, habrá un cambio de modelo de negocio para los flotistas al imponerse las nuevas tecnologías.



RHENUS LOGISTICS INCORPORA CAMIONES DAF CF ELÉCTRICOS

CONTARGO, UNA FILIAL DEL GRUPO INTERNACIONAL, COMENZARÁ A TRABAJAR CON DOS UNIDADES

SON LOS PRIMEROS DAF CF ELÉCTRICOS QUE SE PONEN EN FUNCIONAMIENTO EN ALEMANIA, Y EL 6º Y 7º EN PARTICIPAR EN UNA EXTENSA PRUEBA DE CAMPO

Los dos camiones CF Electric con tecnología E-Power de VDL se unen a la flota del especialista en contenedores trimodales de Contargo, una compañía 100% Rhenus, que maneja un volumen total de 2 millones de contenedores por año. Se utilizan para el transporte de contenedores alrededor de las terminales del interior del área del Bajo Rin alemán.

Richard Zink, Director de Marketing y Ventas y miembro de la Junta de Administración de DAF Trucks, entregó la llave del CF Electric a Michael Viefers, Miembro de la Junta del Grupo Rhenus. Rhenus Group es una empresa de servicios de logística global, especializada en logística de contratos, logística de carga y logística de puertos. "Estamos encantados de poder ampliar nuestra experiencia con camiones eléctricos en colaboración con empresas de renombre como Rhenus. Los datos que recopilamos sobre la tecnología y la implementación operativa se incorporarán a las especificaciones de los modelos de producción finales, asegurando así que se ajusten perfectamente a los requisitos del mercado", destacó.

PREMIADO

Recientemente las publicaciones especializadas VerkehrsRundschau y Trucker han otorgado el premio 'Green Truck Logistics Solution 2019' al DAF CF Electric.

ASÍ ES EL DAF CF ELECTRIC



El DAF CF Electric es una unidad tractora 4x2 completamente eléctrica desarrollada para el transporte por carretera de hasta 37 toneladas en áreas urbanas, donde los remolques de un solo eje o de doble eje son la norma.

El vehículo se basa en el DAF CF y se opera de manera totalmente eléctrica utilizando la tecnología E-Power de VDL. El núcleo de su tren motriz inteligente es un motor eléctrico de 210 kW alimentado por una batería de iones de litio con una capacidad total actual de 170 kWh.

El CF Electric tiene un alcance de hasta 100 kilómetros, dependiendo del peso de su carga, lo que lo hace adecuado para el transporte de alto volumen sin emisiones en las zonas urbanas. Las baterías tienen una función de carga rápida de 30 minutos y una carga completa toma solo una hora y media.



MÁS FURGONETAS ELÉCTRICAS Y DE GAS NATURAL EN CORREOS

HA DESTINADO MÁS DE UN MILLÓN DE EUROS A LA ADQUISICIÓN DE ESTAS UNIDADES 'ECOLÓGICAS'

LA COMPAÑÍA AMPLIA Y RENUEVA SU FLOTA CON LA COMPRA DE 158 VEHÍCULOS DESTINADOS AL REPARTO. UN 25% (40 UNIDADES) SE MUEVEN CON TECNOLOGÍAS ECOLÓGICAS: ELÉCTRICOS O IMPULSADOS CON GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC)

De este modo, la empresa postal y de paquetería destinará más de dos millones de euros a la mejora de su flota "con el objetivo de seguir garantizando la oferta de sus servicios logísticos en un mercado que no deja de crecer, en especial en lo referente al comercio electrónico", explican.

De estos 158 vehículos, 35 son furgonetas eléctricas adjudicadas a Renault, mientras que otras cinco están impulsadas por gas natural comprimido (GNC), adjudicadas a Volkswagen e Iveco, lo que ha supuesto un desembolso total de 1.015.500 euros. La apuesta por este tipo de vehículos no solo responde al compromiso de CORREOS por la sostenibilidad, sino que además, tras valorar todas las opciones ofertas, se ha decidido por los más versátiles y respetuosos con las normativas ambientales de los núcleos poblacionales a los que estarán destinados a dar servicio.

ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DIÉSEL

Los 118 vehículos restantes han sido adjudicados a Renault y Motorauto Leganés, por un importe total de 1.007.400 euros. La compra de estos vehículos de tecnología diésel ha sido motivada por la búsqueda de la rentabilidad y la eficiencia de los recursos de la compañía estatal. Además, estos furgones, con una

capacidad de carga de 2.800 kg., estarán destinados a dar servicio en unas circunstancias logísticas en las que la red de suministro eléctrico o de gas natural comprimido (GNC) puede no estar disponible o no ser eficiente

MÁS DE 600 UNIDADES ELÉCTRICAS

A día de hoy, CORREOS sigue siendo la empresa de logística y distribución que cuenta con el mayor número de vehículos eléctricos de reparto (639, entre furgonetas, coches y motos). La intención de la compañía es continuar ampliando progresivamente su flota de vehículos eléctricos y en este sentido, CORREOS prevé la adquisición de 800 motos eléctricas más.

JURADO DEL PREMIO V. I. LIGERO DEL AÑO



Javier Caballero, Responsable de Flota de CORREOS, forma parte del jurado, compuesto por medio centenar de miembros, que otorga el premio 'Vehículo Industrial Ligero del Año'.



EL NUEVO RENAULT KANGOO, EN CAMINO

EL FABRICANTE FRANCÉS HA DESVELADO ALGUNOS DETALLES SOBRE SU ASPECTO

APROVECHANDO EL ACTO DE PRESENTACIÓN DE LAS RENOVADAS TRAFIC Y MASTER, RENAULT MOSTRÓ EL KANGOO CONCEPT Z.E. CONCEPT, QUE SUPONE UN PRIMER VISTAZO SOBRE CÓMO SERÁ LA FUTURA GAMA KANGOO, CUYO LANZAMIENTO ESTÁ PREVISTO PARA 2020

Este show-car, puramente eléctrico, está enfocado a dar respuestas a las nuevas formas de movilidad. Sin lugar a dudas, en un primer vistazo, llama poderosamente la atención su diseño. En el frontal, de este Kangoo Z.E. Concept encontramos la nueva parte delantera característica de los vehículos comerciales Renault, y tras una calandra acristalada totalmente transparente, este vehículo alberga una firma luminosa que se caracteriza por una línea que une los dos faros en forma de C -C-shape-, propios de la gama Renault, y que rodea el logotipo central.

La carrocería de Kangoo Z.E. Concept se ha trabajado del mismo modo que la de un turismo, pero sus nuevas formas no modifican la capacidad de la zona de carga, puesto que el aumento de la distancia entre ejes traseros ofrece una gran amplitud útil entre los pasos de rueda.

En cuanto a cuestiones mecánicas, el fabricante no ha desvelado datos sobre las versiones que comercializará. Habrá que esperar para conocer en qué medida aumenta la autonomía de esta versión 100% eléctrica.



RENAULT EZ-FLEX SALE A LA CALLE



El fabricante ha presentado en el "Viva Technology Show", que se ha celebrado en París, un ensayo dinámico de su vehículo comercial ligero EZ-FLEX. La experiencia se lleva a cabo junto al grupo La Poste, equivalente en Francia a Correos en España, y tiene como objetivo mejorar el reparto urbano de "último kilómetro". Próximamente diez unidades de Renault EZ-FLEX van a prestarse, por períodos de dos años, a autónomos, empresas, ciudades y comunidades en Europa. Renault EZ-FLEX es un vehículo comercial compacto y de fácil de manejo, con un diseño trasero modular. Está conectado y equipado con múltiples sensores, que se utilizarán para recoger y analizar datos sobre el uso, las rutas seguidas, el kilometraje, el rango de movimiento, la velocidad y el número de paradas, con el objetivo de ir conociendo mejor la realidad diaria del sector del reparto urbano.



NISSAN AMPLÍA SU FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES CON LA NV250

SU COMERCIALIZACIÓN EN EUROPA SE INICIARÁ EL PRÓXIMO MES DE SEPTIEMBRE

EN ESPAÑA, ESTE NUEVO MODELO COMPLEMENTARÁ A LA E-NV200 EN UN SEGMENTO DE MERCADO QUE EN EL AÑO 2018 SUMÓ 122.000 UNIDADES Y EXPERIMENTÓ UN CRECIMIENTO DEL 5,6% CON RESPECTO AL AÑO PRECEDENTE

La nueva NV250 estará disponible en versión furgón, furgón doble cabina y combi de pasajeros, en dos longitudes de carrocería, y su capacidad de carga puede alcanzar los 800 Kg. La versión furgón ofrece dos posibles longitudes de carrocería (L1/L2) e incluye dos configuraciones de asientos (2 o 3 en cabina). Por su parte, la versión doble cabina se comercializará con una sola longitud (L2), e incluye un máximo de 4 plazas y mampara modular para conseguir un espacio de carga más versátil. Por último la versión Combi de pasajeros ofrece una sola longitud de carrocería L1 y cinco plazas. Su gran con-

fort interior y amplio espacio para equipaje convierten a la NV250 en la opción ideal para las escapadas en familia o para transportar el equipo necesario para practicar deporte al aire libre.

MOTORES

La NV250 se ha desarrollado gracias a la experiencia compartida de la Alianza e incorpora un motor diésel de 1,5 litros con tres opciones de potencia: 80, 95 y 115 cv. Cumple la normativa Euro6D-Temp gracias a la reducción de las emisiones de CO2 y a un mejor consumo de combustible, lo cual se traduce en menores costes totales de uso.

Además dispone de sistema de arranque en pendiente, el sistema Extended Grip, que incrementa las capacidades de tracción en condiciones de baja adherencia y el nuevo navegador NissanConnect con Android Auto (disponible opcionalmente).

MÁS ALTERNATIVAS

La NV250 se unirá a la oferta de la e-NV200, la furgoneta pionera de cero emisiones de Nissan que ya ha vendido más de 20 000 unidades en toda Europa desde su lanzamiento. Este modelo cuenta ahora con una batería de 40 kWh que ofrece una autonomía de hasta 300 km (ciclo urbano WLTP).

NISSAN AUMENTARÁ LA PRODUCCIÓN DE LA E-NV200 EN BARCELONA

La planta de Nissan de Barcelona, pionera en la fabricación de furgonetas eléctricas en España, fabricó unas 6.000 unidades de la e-NV200 en 2018, lo que supone un incremento del 50% respecto a 2017. En los cinco primeros meses de 2019 la producción ha superado las 5.300 unidades, un 240% más que en el mismo período del año anterior. “Desde 2014 hemos fabricado más de 25.000 unidades de la e-NV200, exportándolas a todo el mundo. En Nissan Motor Ibérica contribuimos a la creación de un ecosistema eléctrico que nos ayuda a impulsar una sociedad más limpia y sostenible”, afirma Naiara Villanueva, directora de Producción de la planta de Nissan en Barcelona. La compañía nipona ya ha vendido más de 420.000 unidades de vehículos eléctricos en todo el mundo, lo que ha evitado la emisión de 850.000 toneladas de CO2. En estos momentos, casi una de cada dos furgonetas eléctricas vendidas en España es una Nissan e-NV200.



GAMA NV250 DE NISSAN

	Combi	Furgón Doble Cabina	Furgón L1	Furgón L2
Longitud total	4,28 m	4,67 m	4,28 m	4,67 m
Anchura	1,83 m	1,83 m	1,83 m	1,83 m
Altura	1,80 m	1,80 m	1,80 m	1,80 m
Longitud de la zona de carga	-	1,43/2,0 m	1,73/2,5 m	2,11/2,87 m
Carga útil:		740 kg	650 kg	800 kg
Volumen de carga	0,6/2,6 m ³	2,4/3,6 m ³	3,0/3,5 m ³	4,0/4,6 m ³
Motorización	1,5 l diésel	1,5 l diésel	1,5 l diésel	1,5 l diésel
Potencia	80 CV (59 kW) 95 CV (70 kW) 115 CV (85 kW)	95 CV (70 kW) 115 CV (85 kW)	80 CV (59 kW) 95 CV (70 kW) 115 CV (85 kW)	80 CV (59 kW) 95 CV (70 kW) 115 CV (85 kW)



Los profesionales tienen a su disposición diversas versiones (versión furgón, furgón doble cabina y combi de pasajeros), en dos longitudes de carrocería, y con una capacidad de carga de hasta 800 Kg.



FURGOVOLKSWAGEN SIGUE CRECIENDO

CELEBRÓ SU 16ª EDICIÓN EN LA COSTA BRAVA CON RÉCORD DE PARTICIPACIÓN

AFICIONADOS LLEGADOS DE TODOS LOS RINCONES DE ESPAÑA Y EUROPA COMPARTIERON SU PASIÓN POR LAS "FURGOS" DE LA MARCA EN UN FIN DE SEMANA DE SOL Y PLAYA

Convertida por méritos propios en la concentración de furgonetas más multitudinaria de España, la FurgoVolkswagen ha vuelto a hacer historia en 2019 al alcanzar la mayor cifra de participación en sus 16 años de historia. Durante el fin de semana, los más de 6.000 aficionados que acudieron con 800 furgonetas a la Costa Brava pudieron disfrutar de su pasión compartida por estos míticos vehículos y del espíritu de la marca.

AYER Y HOY

Color, historia y pasión resumen un fin de semana que reunió presente, pasado y futuro de Volkswagen Vehículos Comerciales. Unidades de los clásicos T1 y T2 han compartido protagonismo con los modelos actuales de la marca y con los que llegarán al mercado en los próximos meses, como el Grand California.

UN COMPLETO PROGRAMA

Durante todo el fin de semana los visitantes disfrutaron de un completo programa de actividades para todas las edades, entre las que destacaron la barbacoa, las clases de yoga en la playa, los talleres para niños o el cine al aire libre. Un año más, el concurso de disfraces de furgonetas sacó el lado más creativo e ingenioso de los propietarios, que consiguieron convertir sus furgonetas en diligencias del oeste o restaurantes de comida rápida. La gran sorpresa

del fin de semana la dio Horacio Llorens, embajador de la marca y 6 veces campeón del mundo de parapente acrobático, que ofreció una espectacular exhibición coincidiendo con la foto de familia en la que se reunieron todos los asistentes. Llorens estuvo acompañado por otra embajadora de la marca, la 10 veces campeona del mundo de Kitesurf, Gisela Pulido, que asistió al encuentro con su California.

CALIFORNIA 30 ANIVERSARIO

Además, Volkswagen Vehículos Comerciales puso a disposición de los asistentes los modelos de su gama para realizar pruebas de conducción, y ofreció una edición limitada del California 30 Aniversario con condiciones especiales de financiación para aquellos que adquirieran la furgoneta durante la concentración.





Unidades de los clásicos T1 y T2 compartieron protagonismo con los modelos actuales de la marca.

LOS MÁS DE 6.000 AFICIONADOS QUE ACUDIERON CON 800 FURGONETAS A LA COSTA BRAVA PUDIERON DISFRUTAR DE SU PASIÓN COMPARTIDA POR ESTOS MÍTICOS VEHÍCULOS Y DEL ESPÍRITU DE LA MARCA

GRAND CALIFORNIA: UNO MÁS EN LA FAMILIA

Los asistentes a la concentración tuvieron la oportunidad de ver en primicia en España este nuevo modelo de la marca, con el que Volkswagen entra de lleno en el segmento camper de vehículos a partir de 6 metros. En su desarrollo, la marca ha aprovechado toda la experiencia de los 30 años de historia del California, líder de los modelos camper por excelencia con más de 160.000 unidades vendidas.

Construida sobre la base del Crafter, es más grande y cuenta con más espacio para dormir, para almacenar cosas y permite incorporar un baño propio con ducha. Además, es el único vehículo de su categoría que se termina 100% en fábrica y va directo al cliente sin necesidad de transformaciones externas.

El Grand California, que llegará en dos versiones al mercado español. Por un lado, el Grand California 600, con 6 metros de longitud, cuenta con una cama extra opcional situada bajo el techo alto, convirtiéndose en el vehículo camper ideal para familias. Por otro, el Grand California 680, es el modelo perfecto para largos viajes en pareja. Tiene 80 cm más de distancia entre ejes y una zona para dormir aún más grande en la parte trasera, así como espacio de almacenamiento adicional.

Este vehículo ofrece lo último en conectividad: tres sistemas de infoentretenimiento incluyendo la interfaz telefónica, Media Control y App-Connect para conectar smartphones o integrar

rutas previamente planificadas. En cuanto a seguridad y confort, cuenta con sistemas de asistencia al conductor de última generación. Ofrece de serie Cross Wind Assist, Control de Arranque en Pendiente y Front Assist (con City Emergency Brake). Como opción se pueden añadir asistentes tales como el Lane Assist, el Asistente de Cambio de Carril con Detector de Ángulo Muerto que incluye Alerta de Tráfico Trasero, protección lateral activada por sensor, Park Assist automático, Control de Crucero Adaptativo, cámara Rear View para la marcha atrás y Asistente de Remolque.

El Grand California ya está a la venta a un precio de 72.520 € (600 con dos plazas) y 74.950 € (680) y llegará a finales de año.





SCHMITZ CARGOBULL PRESENTA EL RENOVADO PACK EXECUTIVE PLUS PARA EL S.KO COOL

MÁS DE UN CENTENAR DE CLIENTES SE DIERON CITA EN ALMERÍA PARA CONOCER ESTAS NOVEDADES

LA COMPAÑÍA HA INCLUIDO NOVEDADES EN ESTE PAQUETE DE SERVICIOS PARA SU SEMIRREMOLQUE FRIGORÍFICO CON EL OBJETIVO DE AYUDAR A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE A REDUCIR Y CONTROLAR LOS COSTES

El renovado Pack EXECUTIVE Plus para el S.KO COOL incluye: el semirremolque frigorífico S.KO COOL íntegramente fabricado por Schmitz Cargobull y equipado de serie con el sistema telemático de última generación, CTU3. Ello engloba datos de EBS, posición, temperatura del remolque (termógrafo y equipo de frío), presión de neumáticos, nivel de gasoil, estado de la puerta, estado del acoplamiento y sistema proactivo de alarmas. Además, incluye la transmisión de datos y el uso del portal donde los datos quedan almacenados.

También incluye el equipo de frío de la propia marca con un alto rendimiento y un consumo más bajo (hasta un 10%) que el modelo anterior. Y, el servicio de mantenimiento Full-Service tanto para el tráiler como para el equipo de frío y los neumáticos. El contrato incluye la utilización de neumáticos de primera marca (Hankook-Schmitz), cobertura de daños, seguro a todo riesgo y servicio móvil para cambio de rueda con aval de pago. Con este contrato no tendrá que equipar el remolque con una rueda de repuesto.

SE ANTICIPA A LAS AVERÍAS

“Los 14 años de experiencia que tenemos en telemática hace que muchos clientes se declinen por nosotros. Un ejemplo de ello, es el servicio proactivo que en caso de que se produzca alguna avería en el semirremolque, automáticamente el cliente recibe una alerta que puede ser una llamada, un email o un SMS, según su configuración previa, informado de la incidencia y del procedimiento de actuación que se debe llevar a cabo

evitando con ello, una avería mayor que desemboque en una parada del vehículo de 2 semanas”, explicó Juan Usón, Responsable de Telemática en España.

INFINITAS VENTAJAS

A nivel financiero, este paquete evita los gastos imprevistos, y ayuda a reducir los trámites administrativos al tratar con un único proveedor. Con respecto a las ventajas operativas, destaca la renovación de la flota a los 36 o 60 meses con los últimos avances tecnológicos y la gestión de la flota a través de un usuario de acceso a una página web para que pueda controlar su flota en cualquier momento en cualquier punto de Europa.

LA COMPAÑÍA HA LANZADO UNA PROMOCIÓN ESPECIAL DE RENTING A 36 O 60 MESES VÁLIDA HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 2019, PERMITIENDO AL TRANSPORTISTA TENER UN CONTROL DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LA FLOTA MEDIANTE EL PAGO DE UNA CUOTA MENSUAL CONSTANTE CON TODO INCLUIDO



Hace unas semanas Schmitz Cargobull dio a conocer este renovado Pack EXECUTIVE Plus a más de un centenar de clientes en una de las zonas más potentes que posee la marca, Almería.

ACOTRAL ADQUIERE SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS DE SCHMITZ CARGOBULL



La empresa malagueña que forma parte del jurado que otorga el premio ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año’, ha renovado su flota con 200 nuevas unidades frigoríficas SKO COOL LIGHT con construcción Multi temperatura.

Estas unidades han sido diseñadas exclusivamente para Acotral por un equipo de expertos y producido en las instalaciones de Figueruelas (Zaragoza). Permiten hasta 300 kg. más de carga útil. El vehículo está equipado con paneles Ferroplast X light en su diseño furgón autoportante y suelo de aluminio de baja sonoridad con certificación PIEK. Dispone de varios componentes aligerados que optimizan el peso del vehículo, así como, otros elementos que ayudan a conseguir mayor volumen interior sin mermar su capacidad térmica ni el coeficiente K. Para la instalación del equipo Multi temperatura, se ha rediseñado la zona del techo para minimizar la pérdida de altura de carga del evaporador trasero.

“En un mercado competitivo donde las tareas de transporte son cada vez más complejas, la gestión de los costes y de los procesos se hace imprescindible. Disponer de unidades con una mayor carga útil y un diseño completamente optimizado que responde a nuestras necesidades concretas, nos hace ser más productivos y eficientes. Schmitz Cargobull ha sabido entender nuestro modelo de negocio y adaptarse a nosotros a través de su innovación, seguridad y flexibilidad” sostiene Ángel González, Director General de Acotral.

Por su parte, Miguel Iglesias, Director Comercial de Schmitz Cargobull en España, ha reiterado el compromiso de la compañía con los transportistas: “nuestro objetivo es ayudarles a ser más eficientes”. Por ello, toda la planta zaragozana se ha implicado en este proyecto “y hemos dedicado todos nuestros esfuerzos a desarrollar un vehículo adaptado a Acotral”, ha explicado Iglesias. Cargobull Finance ha apoyado la financiación de estos vehículos mediante su modelo Renting.





BRIDGESTONE PRESENTA TRES NUEVAS GENERACIONES DE NEUMÁTICOS

ECOPIA H002 Y DURAVIS R002 PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

LA MARCA QUIERE CONVERTIRSE EN UN ALIADO PARA LOS FLOTISTAS GRACIAS A SUS SOLUCIONES DIGITALES PARA FACILITAR LA GESTIÓN Y OPTIMIZAR LA EFICIENCIA

El fabricante ha lanzado recientemente la nueva generación de neumáticos para camión Ecopia H002 y ahora estrena otras dos nuevas gamas: Duravis R002 y Coach-AP 001 (específica para autocares). Con los nuevos neumáticos desarrollados, Bridgestone logra la reducción de los costes totales de explotación, mayor seguridad, eficiencia, durabilidad y comodidad. Los tres neumáticos incorporan la identificación por radiofrecuencia RFID, que les dota de conectividad para mejorar su mantenimiento.

NUEVA GENERACIÓN ECOPIA H002

A finales de 2018 se presentaba la nueva generación de neumáticos Ecopia H002 que, con su nuevo

dibujo y una tecnología y materiales innovadores, logra reducir notablemente el TCO de las flotas de largo recorrido gracias a su eficiencia y su durabilidad. En comparación con la primera marca de la competencia, es capaz de mejorar un 1,8% el consumo cada 100 Km.

Máxima eficiencia: Cuenta con las etiquetas A-A-A de la UE en los neumáticos de dirección, tracción y remolque. La marca estima que usando esta gama de neumáticos para las tres posiciones, el ahorro anual en combustible para un flotista puede ser de 200.000 euros (para flota de 150 tractores y 150 remolques, con kilometraje anual de 130.000 km por camión y un precio del diésel 1,2 € / l.)



Excelente actuación sobre mojado: esta generación de neumáticos ha superado a sus competidores, según el test de TÜV SÜD, obteniendo los mejores resultados en tracción sobre mojado. Los nuevos Ecopia también lograron clasificaciones sobresalientes en adherencia sobre mojado, con una triple combinación de etiquetas B de la UE en los neumáticos de dirección, tracción y remolque.

Preparados para el frío. Esta generación de Ecopia es el único neumático para flotas de largo recorrido con marcaje 3PMSF y M+S disponibles en todas las posiciones del vehículo. Esto significa que la gama es compatible con todas las regulaciones europeas sobre neumáticos de invierno.

Calidad y seguridad. La nueva generación de neumáticos Ecopia también ha sido certificada con el distintivo TÜV SÜD de pruebas de neumáticos, por su calidad y seguridad. Lo conseguido se aplica a los tres tipos de neumático: dirección, tracción y remolque.



NUEVO NEUMÁTICO DURAVIS R002

El nuevo Duravis R002 es un neumático versátil y duradero que ayuda a reducir costes a cualquier tipo de flotas. Su vida útil es un 45% superior en comparación con su neumático predecesor y el coste por kilómetro es un 15% inferior. Con una combinación B-C-B en dirección, tracción y remolque, consigue además un gran ahorro de combustible y de las emisiones de CO2.

Los neumáticos Duravis R002 ofrecen un excelente agarre sobre mojado y un gran rendimiento durante todo el año. El neumático de dirección Duravis R002 se muestra como el mejor de su clase con la etiqueta A por agarre sobre mojado. Además, está preparado para el invierno, ya que cuenta con el marcaje 3PSFM y M+S (también en los neumáticos de tracción y remolque).

CALIDAD EN TODAS LAS VIDAS DEL NEUMÁTICO

A estas nuevas generaciones de neumáticos se suma Bandag FuelTech®, los neumáticos recauchutados de consumo inteligente. De este modo, Bridgestone ofrece eficiencia en todas gamas de neumáticos, tanto nuevos como recauchutados.

EN ESPAÑA, AGETRANS, EMPRESA QUE FORMA PARTE DEL JURADO DEL PREMIO 'QUINTA RUEDA: SEMIRREMOLQUE DEL AÑO', YA USA LA NUEVA GENERACIÓN DE NEUMÁTICOS ECOPIA H002

ASÍ SE REDUCEN LOS COSTES TOTALES DE EXPLOTACIÓN

En el viaje de transformación de Bridgestone, el fabricante propone a los transportistas herramientas para obtener el mayor ahorro de costes totales de explotación, tanto para el control de los neumáticos como para la gestión de la propia flota.

CARE LA SOLUCIÓN TOTAL TYRE CARE

En Total Tyre Care se agrupan diferentes herramientas tecnológicas que permiten hacer el seguimiento, mantenimiento y gestión de los neumáticos. El flotista puede configurar de manera personalizada esta solución con los paquetes que precise: Toolbox (monitorización de los neumáticos), Fleetbridge (gestión integral de neumáticos), Basys (gestión de carcasas) o Tirematics (control de la presión de los neumáticos y el mantenimiento proactivo).



PULSE FLEETPULSE

FleetPulse permite monitorizar la presión de los neumáticos de manera digital en pocos segundos, por lo que se reduce el tiempo invertido en mantenimiento y aumenta el tiempo del vehículo en operación. Además, controlar que la presión de los neumáticos esté en el nivel adecuado significa ahorro de combustible y seguridad vial. Esta sencilla herramienta no está necesariamente vinculada al uso de la solución de monitorización digital integral Total Tyre Care, sino que puede usarse de modo aislado.



WEBFLEET WEBFLEET DE TOMTOM TELEMATICS

Tras la reciente compra de TomTom Telematics, Bridgestone ha sumado a su oferta de soluciones digitales su sistema de gestión de flotas. Con WEBFLEET es posible hacer el seguimiento en tiempo real tanto de los vehículos como de los consumos y del tipo de conducción. Da la posibilidad de comunicarse en todo momento con los conductores para solucionar sobre la marcha esos excesos de consumo, por ejemplo.





LOS MEGACAMIONES DE XPO LOGISTICS 'CRUZAN' LA FRONTERA

La compañía ha anunciado el lanzamiento de su nuevo servicio con camiones de 25,25 metros en Portugal, tras recibir la aprobación del Instituto da Mobilidad e dos Transportes del país vecino. El megacamión de XPO realizará trayectos dedicados en exclusiva para la empresa de bebidas Sociedade Central de Cervejas, desde su fábrica de cerveza en Vialonga y su centro de recogida y embotellado de agua Luso, en Vacariça, con destino a sus clientes situados en las zonas de Porto, Azambuja y Algarve. En 2016, XPO fue una de las primeras empresas de transporte en obtener la autorización gubernamental para la circulación de megacamiones en nuestro país. Massimo Marsili, director general-transporte de XPO Logistics en España, forma parte de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'.

MÁS PEAJES PARA CAMIONES EN GUIPÚZCOA

Desde hace unas semanas han comenzado a funcionar los nuevos pódicos de control del pago del peaje (en Astigarraga y en Andoain) y se ha ampliado levemente el tramo sujeto a cobro en la N-1, en concreto 3'1 kilómetros.

La Diputación de Guipúzcoa tramitó una reforma "expres" el pasado verano de la anterior regulación de los peajes, después de que el Tribunal Superior de Justicia declarase ilegal los peajes a camiones en la N-1 y la A-15 puestos en marcha en enero de 2018. En ese momento, "para tratar de camuflar su carácter discriminatorio, se decidió establecer dos nuevos pódicos de control y ampliando 3 kilómetros el tramo sujeto a peaje", recuerdan desde Fenadismer.

La Diputación Foral de Guipúzcoa ha continuado exigiendo el cobro del mismo a los más de 10.000 camiones que diariamente transitan por ambas vías, manteniendo de este modo los ingresos millonarios que mensualmente recauda de los transportistas, bajo la excusa de que dicha decisión no es firme hasta que se pronuncie el Tribunal Supremo, algo que previsiblemente sucederá en los próximos meses.



AMAZON 'FABRICARÁ' EMPRESAS DE TRANSPORTE

La compañía ha desarrollado el programa Delivery Service Partner (DSP) para animar a sus empleados a crear su propia empresa de reparto de paquetes. Este programa funcionará en España, Reino Unido y Estados Unidos, está dirigido a cualquier empleado de cualquier departamento, y se espera que se ponga en marcha durante los próximos meses.

Desde Amazon aseguran que podrán crear su negocio con la seguridad de que les facilitará el acceso a un volumen consistente de envíos, acceso a la alta tecnología de la compañía, formación práctica y descuentos en un conjunto de bienes y servicios (incluyendo seguros), vehículos personalizados y uniformes de la marca Amazon. La empresa de Jeff Bezos se compromete a sufragar los costes de la puesta en marcha, así como contribuir con "una cantidad equivalente a tres meses del salario bruto actual del empleado". Los responsables de Amazon aseguran que una nueva empresa de reparto "podría llegar a obtener entre 50.000 y 100.000 euros de beneficios al año" si opera con una flota de entre 10 a 40 vehículos.

En el marco del programa Delivery Service Partner, ya se han creado 200 empresas de distribución en Estados Unidos en 2019 y se espera que la cifra siga creciendo con la ampliación en España y Reino Unido.





PARCISA Y FORTRANS CONTINUARÁN FORMANDO CONDUCTORES DE CISTERNAS

El fabricante de semirremolques cisternas químico-alimentarias, destinadas al transporte de mercancías, y la empresa multiespecializada en formación de calidad para conductores profesionales, refuerzan su programa conjunto de formación destinado a los conductores de vehículos industriales de mercancías por carretera.

El programa, que promueve la divulgación de buenos hábitos de conducción, uso y mantenimientos preventivos, está fundamentalmente enfocado hacia la maximización de la rentabilidad de aquellas empresas que transportan mercancías en cisternas químico-alimentarias.

En virtud de este acuerdo, los centros de formación de transporte delegados de GRUPO FORTRANS, ubicados en todas las comunida-

des autónomas, han recibido formación específica, siendo en adelante reconocidos como centros colaboradores de PARCISA. A partir de ahí, disponen de la información y materiales específicos aportados por el fabricante, que pueden incorporar a sus distintos paquetes formativos, bien en aquellos de carácter obligatorio (CAP-ADR) o bien en cualquier otro programa específico ofertado. "Con el propósito de colaborar con nuestros clientes y prestarles un servicio más completo, nos sumamos a este proyecto con la certeza de que los profesionales que utilizan a diario nuestros productos obtendrán un mayor grado de conocimiento de sus vehículos como herramientas", ha expuesto Constanancio Villodre, Consejero Delegado de PARCISA.



LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE NO DESCENDE

Fenadismer ha publicado los resultados actualizados del Observatorio permanente de la morosidad y los pagos en el sector del transporte por carretera en España correspondientes a mayo.

Los plazos de pago se situaron en 81 días de media durante el pasado mes, igual que en abril. El plazo medio de pago en el año 2019 es de 79 días.

El 66% de los pagos que se realizan a las empresas transportistas por parte de sus clientes continúan incumpliendo la legislación vigente en materia de morosidad, ya que superan el plazo máximo de 60 días a contar desde la realización del servicio.



La garantía del fabricante



EQUILIBRADORA

- INTRODUCCIÓN DE DATOS DE RUEDAS AUTOMÁTICO (VERSIÓN A) O MANUAL (VERSIÓN ESTÁNDAR)
- INCLUIDO ELEVADOR RUEDAS, CON CAPACIDAD DE HASTA 200 KG
- DOTACIÓN COMPLETA PARA MAYORÍA DE LAS RUEDAS INDUSTRIALES Y TURISMOS
- FRENADO DE LA RUEDA CON UBICACIÓN DEL PUNTO MÁS CERCANO A EQUILIBRAR
- IDEAL PARA FLOTAS DE CAMIONES, AUTOBUSES, AUTOCARES, MINIBUSES Y FURGONETAS



Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612

www.sefac.es o facebook/SefacEspana



DULSÉ DÍAZ FRESNO, NUEVO SECRETARIO GENERAL ADJUNTO DE LA CETM

La Confederación Española de Transporte de Mercancías apuesta por la promoción interna en la confección de su nuevo organigrama, con el que pretende potenciar su capacidad de liderazgo nacional e internacional en el sector del transporte y la logística de mercancías. Diplomado en Dirección y Administración de Empresas por la UCM y Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte y Logística por el ESIC, Díaz compatibilizará este nuevo cargo con la Dirección de Comunicación e Imagen de la CETM y la Secretaría General de CETM Cisternas y CETM Portavehículos.



RAÚL PALACIOS, NUEVO PRESIDENTE DE GANVAM

El empresario valenciano Raúl Palacios, hasta ahora Vicepresidente de la organización, asumirá la Presidencia de Ganvam tras resultar elegido por acuerdo unánime de su Junta Directiva. Sustituye a Lorenzo Vidal, que ha ocupado el cargo desde octubre de 2017. Palacios nació en Valencia en 1973 y es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Valencia. Fuertemente ligado al sector del automóvil, desarrolla su actividad profesional dentro del grupo familiar de concesionarios Peugeot y Opel que dirige en la Comunidad Valenciana. Además, entre los años 2016 y 2018, presidió la Feria del Automóvil de Valencia.



JOSÉ MARÍA QUIJANO, NUEVO SECRETARIO GENERAL DE LA CETM

Sustituye a Miguel Ángel Valverde, que ha estado al frente de la secretaría general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) durante diecisiete años, y que continuará vinculado a la organización en calidad de consejero y como secretario general de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera (CONETRANS). Quijano, nacido en Santander en 1963, es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte y Logística por la Escuela de Negocios ESIC, cuenta con cerca de treinta años de experiencia en cargos de responsabilidad nacional e internacional en el equipo directivo de la CETM. Actualmente también ocupa el cargo de secretario general de la Federación Española de Auxiliares del Transporte (FEDAT – CETM OPERADORES) y es gerente de SINTRA, S.L., la sociedad de servicios al transporte de la CETM.



CARMELO GONZÁLEZ SEGUIRÁ AL FRENTE DE CONETRANS

El empresario aragonés, que tomó el relevo de Ovido de la Roza al frente de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera en 2015, ha sido reelegido y seguirá ocupando la presidencia hasta 2023. Durante la última asamblea general de la organización, González mostró su inquietud ante las múltiples incertidumbres que acechan al sector: "no sabemos cuál es el futuro de nuestras empresas". A la espera de que configure el nuevo Ministerio de Fomento, Carmelo lamentó la escasa importancia que tiene el transporte de mercancías por carretera para los distintos partidos políticos y, al igual que vienen reclamando otras asociaciones, expuso la necesidad de contar con un Ministerio de Transportes. También lanzó varios mensajes a los cargadores. En primer lugar reiteró la total oposición de los transportistas a modificar los pesos y dimensiones a cambio de nada, y les pidió más implicación para solucionar el problema de la escasez de conductores profesionales: "no se puede estar dos horas esperando para descargar", ha lamentado.



TIMOCOM CONSOLIDA SU APUESTA POR LA DIGITALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE

En la feria transport logistic 2019 de Múnich, el proveedor de servicios de TI ha mostrado un sistema completo de nuevas aplicaciones, interfaces y socios que prestan apoyo digital a las compañías logísticas en todos los ámbitos del proceso de transporte.

TIMOCOM ha ampliado su nuevo Smart Logistics System y ahora complementa su bolsa de cargas y camiones, que forma parte del sistema, con aplicaciones digitales innovadoras, por ejemplo, para la gestión de órdenes. “Nuestra meta es convertirnos en el proveedor digital principal para nuestra red de clientes y socios en el sector logístico europeo”, explica Gunnar Gburek, portavoz de TIMOCOM. Las llamadas Smart APIs permiten a los clientes conectarse al sistema a través de su software logístico. El acceso a las aplicaciones se efectúa mediante una interfaz única. Así, por ejemplo, las empresas pueden vincular órdenes de transporte con más de 43.000 socios comerciales potenciales en el sistema a través de la Smart API, y en-



viarlas y recibirlas desde su propio software de logística. Con Cargodlix y Krone Telematics, TIMOCOM cuenta con otras dos prestigiosas empresas con las que puede compartir datos GPS sobre rutas a través del sistema. Los clientes que usan TIMOCOM pueden así planificar, gestionar y optimizar transportes basados en datos en tiempo real. En este momento, el Smart Logistics System ya integra a 246 empresas telemáticas europeas.

FARCINOX PRESENTA SU NUEVO CHASIS MODULEINE

Este nuevo chasis desarrollado por el equipo de ingenieros de Farcinox es un innovador concepto que integra funcionalidad y diseño y que supone un gran avance en el sector de las cisternas a nivel mundial.

Su diseño permite el empleo de materiales de última generación como aceros inoxidables de un elevado límite elástico, así como materiales compuestos ligeros al no requerir uniones soldadas. Es precisamente la inexistencia de soldaduras una de las claves de éxito de este nuevo sistema, permitiendo uniones de materiales tan heterogéneos como el acero inoxidable súper-duplex con piezas de fibra de carbono.

Entre sus ventajas están: un peso reducido, máxima resistencia, una gran flexibilidad, y permite una optimización del reparto de cargas entre los ejes y el King-pin, aportando un elevado confort de conducción.

Antes de su presentación oficial, Farcinox ha llevado a cabo ensayos reales recorriendo más de 50.000 km de prueba, en condiciones severas de carga y uso. Además, Moduline está en trámite de patente mundial, con el estudio sobre el estado de la técnica totalmente favorable.



REDTORTUGA PRESENTA UN NUEVO DISPOSITIVO DE PEAJE ÚNICO

On Tolls Europe apuesta por lo mejor de la tecnología para optimizar la gestión de flota de las empresas de transporte internacional. Ha lanzado un nuevo dispositivo de peaje único: 11 países, un único aparato. Ya es posible circular a través de España, Portugal, Francia, Alemania, Bélgica, Italia, Austria, Polonia (A4 Krakov-Katowice), Dinamarca, Suecia y Noruega con un solo dispositivo para el pago de peajes. Además de reducir los costes en el gasto de alquileres, ofrece la posibilidad de personalizar la ruta, contratando sólo los países que requiera cada cliente. La tecnología aplicada al dispositivo también permite modificar datos, añadir matrículas vinculadas y activar o desactivar países, todo con un único contrato y sin necesidad de cambiar de aparato. Otra mejora que ofrece OnTollsEurope es un sistema de geolocalización del vehículo, con lo que se consigue calcular los consumos de carburante, los costes de peajes y los tiempos de ruta en directo. Además, también muestra información del tránsito, permite chatear con el chófer e incluso crear y enviarle misiones.

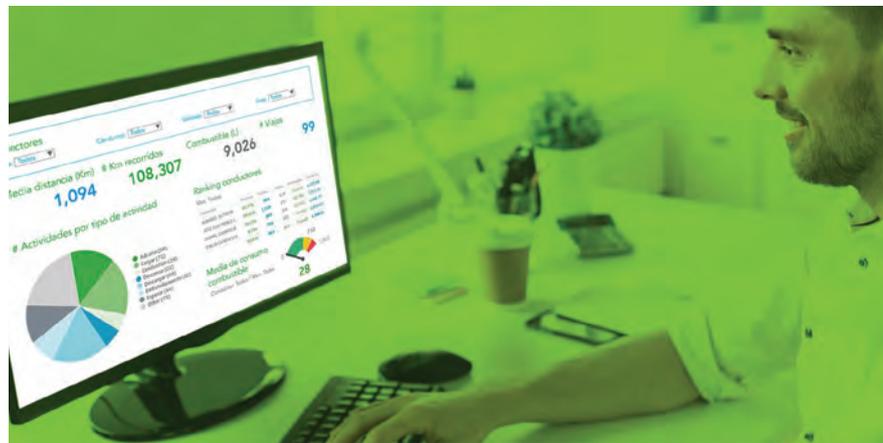


IVECO STRALIS NP 460: AHORRO RÉCORD CON GAS NATURAL

Diez medios especializados hemos tenido la oportunidad de probar a fondo este vehículo, que fue reconocido como 'Camión del Año 2018 en España', y los resultados han puesto de manifiesto que "el gas natural permite conseguir unos significativos ahorros en coste de combustible y aditivos", destacan desde IVECO.

Con una reducción del coste por kilómetro en torno a un 40% respecto a su equivalente en diésel, el Stralis NP 460 ha marcado nuevos récords en consumos y emisiones. Concretamente en nuestro recorrido de pruebas (468 Km) este camión consumió 130 Kg de gas (27,78 Kg / 100 Km) a una velocidad media de 79,64 Km/h. Tomando como referencia los precios del gasóleo, gas natural y AdBlue en la semana de la prueba, el 'Camión del Año 2018' dejó patente que es posible ahorrar más de un 40% en combustible + AdBlue.

"Para que el desarrollo del transporte sostenible siga siendo una realidad, es esencial que existan suficientes puntos de recarga en toda Europa. En España, contamos con una infraestructura de gasineras bastante importante situadas en los puntos clave de las principales rutas nacionales e internacionales, de hecho, es el primer país de Europa en número de estaciones de gas natural licuado", señalan desde Iveco.



GANTABI ACOMPAÑA A LOS TRANSPORTISTAS EN SU TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Recientemente la empresa especializada en inteligencia artificial y Big Data mostró sus cuadros de mando en la XLII Asamblea de ASTIC. Los asistentes pudieron ver in situ demostraciones de cómo ayudan a incrementar la productividad de la ruta, del conductor y por kilómetro así como cuadros de mando de dietas de desplazamiento, de ingresos por kilómetro. También presentará los cuadros de mando que se han desarrollado usando conectores con múltiples fabricantes.

"Gracias al BigData podemos desarrollar cuadros de mando con los que conseguimos que las empresas puedan tomar decisiones rápidas y eficaces sobre su gestión, es decir, lograr mejores resultados", explica su director general, Javier Cañestro.



VOLVO TRUCKS: MÁS DE UN MILLÓN DE VIDAS SALVADAS EN 60 AÑOS

El fabricante sueco celebra el 60 aniversario de su invento más innovador en el ámbito de la seguridad vial: el cinturón de seguridad con 3 puntos de anclaje. El primer cinturón de seguridad de estas características se introdujo en 1959 por el ingeniero de Volvo Nils Bohlin, y posteriormente la marca decidió regalar la patente para que todos los fabricantes pudiesen copiar el diseño en sus vehículos. A lo largo de estas seis décadas se estima que ha salvado la vida de más de un millón de personas.

Según el último Informe de Seguridad de Volvo Trucks 2017 -elaborado por el Equipo de Investigación de Accidentes de Volvo Trucks-, el 50% de los conductores de camión que no llevaban puesto el cinturón de seguridad y murieron en accidentes de tráfico podrían haber sobrevivido si lo hubieran llevado puesto. De este modo, aunque el número de accidentes de tráfico graves relacionados con camiones está disminuyendo, aún hay conductores que necesitan concienciarse sobre el uso del cinturón de seguridad.

PETERBILT INCORPORA EL EJE ELÉCTRICO DE ALLISON EN SU CLASS 8

En medio de la fiebre mundial por la electrificación en el sector de vehículos comerciales, Allison Transmission, líder mundial en soluciones de propulsión de este tipo de vehículo, ha anunciado el desarrollo de potentes ejes de gran eficiencia para vehículos eléctricos.

Lanzada en la Exposición de Tecnologías limpias avanzadas (ACT), celebrada en Long Beach, California (EE. UU.), la transmisión eléctrica de la serie AXE se integrará en el camión eléctrico Class 8 modelo 579EV, de Peterbilt para evaluarla y realizar pruebas. Este vehículo cuenta con 1475 cv (1100 kW). "El sistema de propulsión de la serie AXE ofrecerá soluciones eléctricas fiables que supondrán un antes y un después para el mercado", explican desde Allison.



LECITRAILER REFUERZA SU PRESENCIA EN LA ZONA NORTE

Ha incorporado a Luis Alberto Hontañón como nuevo responsable comercial para Asturias, Cantabria y Vizcaya. Hontañón cuenta con una amplia experiencia en el sector del semirremolque y de automoción. Ha desarrollado su carrera profesional siempre en el área comercial de empresas como Quimicauto, Wurth España y Guillén, donde ha estado los últimos 8 años. Con esta incorporación Lecitrailer refuerza su presencia comercial en el norte de España y podrá prestar una atención todavía más personalizada a los clientes de la marca de semirremolques.

ROBERTO HERNANDO, NUEVO RESPONSABLE COMERCIAL DE VO DE SCANIA IBÉRICA

Ha desarrollado su carrera profesional en distintos cargos de responsabilidad en ABB, empresa líder mundial en tecnologías de Electrificación y Automatización Industrial. Un MBA en IMF Business School complementa su formación. Se incorporó a Scania en 2017 como responsable comercial de camiones y recientemente ha sido nombrado responsable comercial de vehículos de ocasión de Scania Ibérica. "Esta nueva etapa es sin duda un reto muy motivador. El mercado del vehículo de ocasión está marcando en la actualidad un nuevo paradigma en el sector y desde Scania estamos reforzando la estrategia que ya veníamos empujando con fuerza en esta área. En el ámbito del vehículo de ocasión, Scania cuenta con un producto muy "deseado" por el mercado", comenta Roberto Hernando.



MIGUEL A. LUQUÍN, NUEVO DIRECTOR DE MARKETING Y COMUNICACIÓN DE ÁGREDA AUTOMÓVIL

La empresa aragonesa que comercializa camiones, furgonetas y autobuses Mercedes-Benz, potencia su estructura con la incorporación de un profesional con una amplia experiencia en estos campos. Ágreda Automóvil redobla su apuesta por la cercanía con clientes y usuarios con la incorporación a su plantilla de Miguel Ángel Luquín Casañal como Director de Marketing y Comunicación. Luquín ha desarrollado su trayectoria profesional en empresas de diferentes sectores (Mondolbérica, Telefónica o Lecitrailer), pero siempre centrado en el marketing, ventas, comunicación y relaciones externas, ámbitos de los que es docente igualmente en la prestigiosa ESIC. Con su llegada, Ágreda Automóvil quiere reforzar el proceso de transformación digital en el que ahora mismo está inmerso la compañía, y buscará centralizar esfuerzos y buscar sinergias entre las diferentes áreas de negocio de la empresa.



EL PRECIO DEL TRANSPORTE Y SUS INTERROGANTES

LA SENTENCIA A.P. MADRID 163/2019 DECIDE VARIAS CUESTIONES

Es obvio y la Ley expresamente prevé que el transporte por cuenta ajena, como cualquier otra actividad profesionalmente realizada, se presta a cambio de un precio –habitualmente llamado “porte” o “portes”–, mediante un contrato oneroso, o sea retribuido. Pero a partir de ahí son varias las dudas que plantea esa remuneración. En las páginas siguientes, sobre la base del marco legal y reglamentario aplicables, y además, de lo decidido por una sentencia –muy reciente, en términos jurisprudenciales–, nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino intenta contestar a las principales de esas interrogantes, en forma concisa, sencilla y práctica.

1. ¿CÓMO SE DETERMINA SU CUANTÍA?

Primero y fundamental: en España, hoy, **el precio del transporte es libre**. Nos referimos por supuesto al transporte de mercancías por carretera. Como también lo es el montante a abonar a los intermediarios (“operadores”) del transporte. Así lo proclama la Sentencia 163/2019 de 29 Marzo 2019 (Repertorio de Aranzadi, referencia JUR\2019\135459): el importe a pagar es **“el convenido entre las partes”** (Fundamento Segundo).

O sea, lo fija el mercado, en la confluencia de la oferta y la demanda. Hay quien ha dicho que este es “el menos libre de los precios”, ya que la competencia fuerza a determinarlo. Máxime teniendo en cuenta la crónica atomización del sector en España. Que aún se incrementará con la Sentencia del Tribunal Europeo de 8 Febrero 2018 según la cual basta un único vehículo para acceder a la actividad transportista. Aquí nos estamos refiriendo a que **la ley no fija tarifas obligatorias** –al contrario de lo que sí ocurría antaño–.

El Observatorio de costes que periódicamente elabora y publica el Ministerio de Fomento tiene carácter puramente informativo y no supone límite a esta libre fijación de precios. Dicha Sentencia alude a ello, como enseguida veremos.

Habitualmente, para calcular ese precio los transportistas toman como magnitudes básicas **peso y distancia**. Aunque también pueden influir muchos otros factores: clase y valor de mercancía, clase de vehículo a utilizar (si la mercancía exige un tratamiento especial: p. ej. frigorífico, por razón de fragilidad, etc.), plazo de entrega (p. ej. si es urgente), etc.

EL PRECIO DEL TRANSPORTE SE DEVENGA DESDE EL MOMENTO MISMO EN QUE LA MERCANCÍA ES ENTREGADA A SU DESTINATARIO

Un elemento concreto que la ley prevé para su fijación definitiva es el precio del gasóleo, con aplicación de determinada fórmula, en función de la Masa Máxima Autorizada del vehículo, para aumentar o para disminuir el inicialmente acordado respecto a la fecha en que el transporte es efectuado, siempre que la variación sea igual o superior al 5 % salvo que por escrito se fije otro criterio. Con una previsión de posible nulidad de este pacto por contenido abusivo. La Ley prevé que el precio del transporte se indique en la carta de porte. Pero el dato muchas veces no se inscribe por discreción comercial (es preferible que no lo conozcan los competidores). En el uso de ésta como “documento de control”, el dato no es de obligatoria inserción. Si no consta en dicha carta de porte, habrá que estar a otra clase de pruebas: otros escritos –incluso email– como una Orden de carga, testigos, etc.

En cualquier caso, ¿qué ocurre si este precio no está pactado por escrito?

La Ley dice que se aplicará “el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate” en el momento y lugar de origen. Lo que no es decir mucho. Siendo dudoso que alguna asociación esté dispuesta a emitir certificado al respecto –pese a que el “uso” es una forma de norma jurídica–, por el temor a sanciones si las Autoridades de Defensa de la Competencia lo

malinterpretan. Si el transportista tiene publicados sus precios, se aplicarán éstos.

La referida Sentencia de 29 Marzo 2019, tras la reprimenda –al parecer, dirigida a ambos contratantes– por no haber explicitado algo tan esencial –“Resulta poco razonable que contratos de esta índole no se plasmen por escrito, pues luego surgen este tipo de incertidumbres”– (Fundamento Segundo), aplica este criterio de la habitualidad: “deberá garantizarse que [el transportista] va a tener cubiertos [...] todos los costes y además obtener un cierto margen de beneficio” (Fundamento Tercero), y admite como base de cuantificación de los costes la citada “herramienta” –Observatorio– del Ministerio de Fomento, “con la que hay que poner en correlación la factura emitida por el [transportista], así como los justificantes de los gastos (combustibles, peajes, etc.)” (sigue Fundamento Tercero).

2. ¿QUIÉN DEBE PAGARLO?

Quien el contrato libremente determine: el cargador o el destinatario. También es éste un dato que la Ley prevé incluir en la carta de porte. Repetimos lo antes dicho sobre validez de otros medios de prueba. Recomendamos la expresión “a pagar por” en lugar de “portes pagados/de-

EN EL CÁLCULO DE COSTES, DICE LA SENTENCIA, ES “RAZONABLE” USAR LA “HERRAMIENTA QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE FOMENTO” (OBSERVATORIO)



bidos”, pese a ser ésta última tradicional, dado que no concreta por quién.

Aún cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, en caso de que éste no lo haga responderá subsidiariamente el cargador.

Si nada se pactó expresamente, deberá pagar el precio del transporte y sus gastos el cargador.

3. ¿SI NO PAGA EL INTERMEDIARIO, PUEDE RECLAMARSE AL CARGADOR?

Sí. La Ley ha establecido con el nombre de “acción directa” la posibilidad para el transportista efectivo de reclamar el pago de su servicio contra el cargador principal (inicial) y contra los transportistas e intermediarios que le hayan precedido en la cadena de subcontratación del transporte. Esta vía de reclamación ha sido ratificada por el Tribunal Supremo en dos sentencias, que además confirman su validez incluso si ese cargador inicial ya hubiera pagado al intermediario con quién contrató (doble pago): aún así, tendría que pagar al transportista.

4. ¿INCLUYE LA CARGA Y LA DESCARGA?

Según se estipule. Se trata de operaciones accesorias al estricto transporte, que por tanto deben pagarse adicionalmente al precio de éste. Su precio, como servicios complementarios, debería determinarse en forma diferenciadas de los portes. No se presume su gratuidad.

Si nada se acuerda, no están incluidas. Tendrían que pagarse aparte, en cuantía libre.

Así lo establece la Ley: las operaciones de carga de la mercancía a bordo del vehículo, y su estiba en él, así como las de desestiba y descarga, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo pacto en contrario antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Y, aunque, no lo dice expresamente, también la operación, en el lugar de origen, de sujeción, amarrado o anclaje de la mercancía a las paredes y/o suelo de la caja o receptáculo del camión y su inversa en el lugar de destino.

Esto tiene efecto además sobre la responsabilidad, en caso de daños, si tales operaciones fueron mal hechas: cada cual asumirá sus actos. También ante la Administración Pública.

Este régimen comercial no es aplicable a la paquetería y supuestos similares, donde el transportista siempre se debe ocupar de todo ello.

5. ¿Y EL EXCESO DE TIEMPO EN ELLAS?

Siempre. Es lo que la Ley llama “paralizaciones”, predeterminando el lucro cesante a pagar por el cargador por el tiempo de exceso en la operación de carga en origen o en la de descarga en destino, sobre las dos primeras horas: IPREM/día multiplicado por 2 –o sea, 35’86 euros- por cada hora o fracción, hasta un máximo de 10 horas diarias. Si la estancia del vehículo se prolongase dos o más días, la cuantía se incrementaría en los porcentajes que la Ley establece.

Esta fijación a priori, ha declarado la Jurisprudencia, es sólo para dichos casos y no para otros tales como para excesiva permanencia del camión en talleres, etc.

6. ¿INCLUYE OTROS GASTOS (SUPLIDOS)?

La Ley prevé que en la carta de porte se indique los “gastos previsibles relacionados con el transporte”. Al respecto, dicha Sentencia de 29 Marzo 2019 expresamente admite como pagaderos, según dijimos, el consumo de gasóleo, los peajes de autopistas, etc. (Fundamento Cuarto, final).

7. ¿DEBE PAGARSE AÚN SI EL CARGADOR NO ENTREGA LA MERCANCÍA?

Sí. Lo dispone expresamente la Ley. Si el cargador incumple su deber de entregar las mercancías al transportista en el lugar y tiempo pactados, le indemnizará en cuantía equivalente al precio del transporte previsto. Igual que si le entrega solo una parte de las mercancías comprometidas.

8. ¿CUÁNDO HA DE SER PAGADO?

El precio se devenga en cuanto el transporte haya sido efectuado: o sea, una vez cumplida la obligación de transportar y puestas las mercancías a disposición del destinatario.

Para este pago hay un plazo máximo: sesenta días desde recepción de la factura o solicitud de pago equivalente (si hay duda sobre esta fecha, desde la entrega de la mercancía en destino). Con una previsión de posible nulidad de pacto en contra por contenido abusivo de éste.

Transcurrido el cual, el obligado al pago incurrirá en “mora” y por tanto, en devengo de intereses, a sumar a la cantidad principal debida.

SEGÚN EL TRIBUNAL, EL GASÓLEO Y LOS PEAJES DE AUTOPISTAS, ETC. SON “GASTOS INHERENTES” AL TRANSPORTE, QUE HAN DE SER PAGADOS



9. ¿PUEDEN DESCONTARSE PORTES ALEGANDO SUPUESTOS DAÑOS O PÉRDIDAS?

No. Porque para poder tener lugar una "compensación" sería necesario que ambas deudas –la del precio del transporte y la de la mercancía supuestamente perdida o dañada– fueran "líquidas" o sea determinadas; lo cual no ocurre cuando no están probados –sino sólo alegados– la pérdida o el daño, cuando el valor de esa mercancía aún está por determinar, o no está aclarado si se aplican límites cuantitativos máximos de indemnización por kilo – que pueden ser inferiores a ese valor–, etc.

10. ¿DÓNDE EXIGIR JURIDICAMENTE EL PAGO?

En general, **ante las Juntas Arbitrales del Transporte.** Salvo sumisión escrita a una Junta en concreto, será competente, a elección del reclamante, la del lugar de origen, de destino o de domicilio del prestador (transportista). Si la reclamación supera los 15.000 euros que la Ley fija para establecer la competencia obligatoria de las Juntas, se exigirá un previo pacto expreso.

El procedimiento ante las Juntas es simple, rápido – al menos, mucho más que ante los Tribunales de Justicia–, y ante expertos en transporte como son los miembros de estas Juntas. Aunque reglamentariamente no es exigible, **resulta recomendable la presencia de un Abogado** si el caso puede presentar algún aspecto legal; ya que las Juntas aplicarán la Ley, conocida o no por los enfrentados. Las Juntas dictan un **laudo**, que, si no se cumple voluntariamente por el perdedor, **se puede hacer ejecutar forzosamente** ante los Juzgados.

De no ser competentes las Juntas, por la cuantía, etc. lo serían **los Juzgados de lo Mercantil.**

ANTE LAS JUNTAS ARBITRALES, RESULTA RECOMENDABLE LA PRESENCIA DE UN ABOGADO, PUES ÉSTAS APLICARÁN LA LEY, CONOCIDA O NO POR LOS ENFRENTADOS

11. ¿EN QUÉ PLAZO PUEDE RECLAMARSE SU PAGO?

Independientemente de lo ya dicho sobre cuándo el precio del transporte es devengado y a partir de cuándo su deudor incurre en mora –apartado 8–, hay un plazo para reclamar formalmente: el que se llama "**de prescripción**" de acciones o reclamaciones.

Es de un año, pero este año empieza a contar de distinta manera: si se trata de pérdida parcial, daño o retraso, si se trata de pérdida total, o en los demás casos (incluyendo las reclamaciones del transportista, para pago del precio del transporte y gastos de éste, de la indemnización por paralizaciones, etc.): a partir de los tres meses del establecimiento del plazo de transporte –por tanto, **quince meses**–. En transporte internacional, estos plazos varían ligeramente.

Este plazo **puede ser suspendido** por una reclamación escrita, y, si el destinatario de ella la contesta rechazándola, el plazo reanuda su curso, pudiendo entonces llegar a extinguirse.

12. ¿SE PUEDE RETENER LA MERCANCIA SI EL PORTE NO ES PAGADO?

Sí, pero mediante un proceso jurídico ante una Junta Arbitral del Transporte: la del lugar donde se encuentre la mercancía (su destino), no apropiándose de ésta sin más el acreedor.

Así, el transportista deberá solicitar a dicha Junta el depósito de aquélla y la enajenación de la cantidad necesaria para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago, siguiendo los trámites previstos en la Ley 15/2009, y en la Orden FOM/3386/2010, sobre realización por estas Juntas de tales funciones.



FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO. ABOGADO
ESPECIALISTA EN TRANSPORTE.
VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE ASUNTOS JURÍDICOS DE IRU.
abogados@sanchez-gamborino.com



SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



¿CÓMO SE DEBEN TRANSPORTAR LAS BOTELLAS DE GAS?

LOS RESPONSABLES DE ASCATRAVI RECUERDAN CUÁLES SON LOS MÍNIMOS REQUISITOS DE SEGURIDAD

NUNCA REPARAMOS EN QUE LA MERCANCÍA QUE LLEVAMOS EN EL VEHÍCULO VIAJA A LA MISMA VELOCIDAD QUE NOSOTROS Y QUE ANTE UNA DECELERACIÓN BRUSCA O UN SIMPLE CAMBIO DE DIRECCIÓN REPENTINO, TODO AQUELLO QUE NO ESTÉ BIEN ESTIBADO Y TRINCADO SE CONVIERTE EN UN PROYECTIL. ADEMÁS DE LOS RIESGOS AÑADIDOS A LAS PROPIEDADES DE LAS SUSTANCIAS A TRANSPORTAR Y SUS ENVASES

Obviamente hay muchos tipos de mercancías y sería interminable el número de recomendaciones específicas para cada una. En esta colaboración que-remos hacer un repaso de los mínimos requisitos de seguridad para el transporte de botellas o cilindros de gases comprimidos.

MUY PRESENTES EN LA VIDA COTIDIANA

El uso de botellas de gas está muy extendido ya que los gases comprimidos se utilizan en diferentes ámbitos de nuestra vida cotidiana como lo puede ser la medicina (oxígeno), la industria (soldadura, corte,



NO PODEMOS HACER NADA PARA EVITAR EN EL TRANSPORTE UNA EXPLOSIÓN FORTUITA, PERO SABIENDO QUE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EXISTEN, TENEMOS QUE EQUIPAR LOS VEHÍCULOS CON SISTEMAS DE RETENCIÓN ESPECÍFICOS PARA ESTAS BOTELLAS

etc.), la alimentación (gases para la maduración acelerada de la fruta) climatización y frío industrial, sin olvidar el ámbito doméstico con el butano y el propano para calentadores, cocinas, autocaravanas y un infinito etcétera.

Muchas de las sustancias que están encerradas en las botellas están incluidas en el Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), en el cual se recogen las condiciones de transporte, las excepciones, el volumen, las características técnicas que deben cumplir los vehículos, etc. relativo a cada sustancia. Normativa muy amplia y con cierta complicación que no pretendemos resumir.

PRECAUCIÓN CUANDO EL VOLUMEN DE GAS TRANSPORTADO ES PEQUEÑO

El uso generalizado de los gases provoca muchos puntos de consumo y la facilidad con la que se pueden transportar las bombonas supone un importante volumen. Este tipo de transporte se suele realizar en dos fases, el realizado para y por empresas de distribución (aplica el ADR) y el que se genera para complementar la actividad principal de las empresas, como por ejemplo instaladores, talleres, etc. a los que las disposiciones del ADR no son aplicables y que utilizan las botellas en el desempeño diario. En este transporte complementario y discrecional, el volumen de gas transportado es pequeño y no excede normalmente los límites de aplicación del ADR, por lo tanto no se genera una carta de porte, pero debemos tener claro que esto no exime a nadie del cumplimiento de los mínimos requisitos de seguridad. Habitualmente, es la furgoneta el vehículo elegido para prestar el servicio.

REQUISITOS DE SEGURIDAD COMUNES

Las botellas son recipientes homologados y adecuadamente marcados para identificar el producto que contienen. Como complemento a la información específica de la sustancia o sustancias a transportar que debemos conocer según el acuerdo ADR queremos recordar algunos de los requisitos de seguridad comunes:

1. Llevar en el vehículo las instrucciones de seguridad en caso de emergencia (solicitar a su proveedor).
2. Las botellas deben estibarse de modo que no puedan volcarse o caer.

3. Las botellas deben tumbarse en el sentido longitudinal o transversal del vehículo. No obstante, las situadas cerca de la pared transversal de la parte delantera deben colocarse en sentido transversal.
4. Las botellas cortas y de gran diámetro (unos 30 cm o más) podrán colocarse longitudinalmente, con los dispositivos de protección de las válvulas orientados hacia el centro del vehículo o del contenedor.
5. Las botellas que sean suficientemente estables o que se transporten en dispositivos adecuados que las protejan contra cualquier vuelco, podrán colocarse de pie.
6. Las botellas tumbadas se calzarán, sujetarán o fijarán de manera segura y apropiada de modo que no se puedan mover.
7. Las botellas tienen que estar identificadas correctamente con la pegatina del gas que contiene, nombre del distribuidor, descripción del refrigerante según el ADR, número de identificación UN, pictograma y precauciones de seguridad.
8. Se debe disponer en el vehículo de medidas de seguridad como chalecos reflectantes, extintor de 2 kg, y señales de peligro (triángulos).
9. Los bultos se cargarán preferiblemente en vehículos descubiertos o ventilados. Si esto no es posible y los bultos se cargan en otros vehículos cubiertos o contenedores cerrados, las puertas de carga de estos vehículos o contenedores se marcarán como se indica a continuación, con un tamaño de letra de al menos 25 mm de altura:

ATENCIÓN VEHÍCULO SIN VENTILACIÓN ABRIR CON CUIDADO

Es cierto que ante un fallo en un recipiente no podemos hacer nada para evitar en el transporte una explosión fortuita, pero sabiendo que los accidentes de tráfico existen, y las fuerzas generadas en ellos proyectan la mercancía que está suelta, tenemos que equipar los vehículos con sistemas de retención específicos para estas botellas.



Salvador Nuñez Bustos
Secretario Técnico ASCATRAVI

C/ Electrodo, 70, Oficina K
28522 Rivas Vaciamadrid (Madrid)
Tlfno. 91 499 44 83 Fax 91 499 44 75
ascatravi@ascatravi.org / www.ascatravi.org

ASCATRAVI representa a nivel nacional tanto a los carroceros y transformadores que a día de hoy son fabricantes de segunda fase, como aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías. Si necesitas una carrocería o transformar tu vehículo, busca quien puede hacerlo en www.ascatravi.org



BOSCH: SOLUCIONES CON PRESENTE Y FUTURO

EL 75 % DE LOS TURISMOS Y LAS FURGONETAS AÚN SERÁN DE COMBUSTIÓN INTERNA EN 2030

BOSCH ESPERA QUE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DESEMPEÑEN UN PAPEL IMPORTANTE PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN LAS CIUDADES, PERO CONTINUA TRABAJANDO EN LA OPTIMIZACIÓN DE LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA

La compañía quiere ocupar un lugar de privilegio en el ámbito de la electromovilidad y se ha fijado como objetivo alcanzar 5.000 millones de euros en ventas en este área, diez veces más que en 2018. Los componentes de Bosch para este tipo de propulsión equipan ya a más de un millón de coches eléctricos en todo el mundo.

LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL (AI), CLAVE

Bosch pronostica que, en 2030, aproximadamente el 75 por ciento de todos los vehículos turismos y comerciales ligeros nuevos todavía serán propulsados por un motor de combustión interna. A la vista de esto, continúa invirtiendo cantidades considerables en la optimización de los motores de gasolina y diésel. La empresa está utilizando la inteligencia artificial (AI) para desarrollar aún más este tipo de motores. Como ejemplo, Bosch está usando la AI para controlar de manera predecible el tra-

tamiento de los gases de escape de acuerdo con los patrones extraídos del comportamiento de conducción individual, ya que esto puede reducir aún más las emisiones de los vehículos.

EXCELENTES RESULTADOS



Bosch cerró su ejercicio fiscal 2018 con unas ventas aproximadas de 2.500 millones de euros en España, lo que supone un aumento del 6% sobre el año precedente. Las ventas del área empresarial Mobility Solutions, que representa más del 50% del total en el mercado español, experimentaron un aumento de dos dígitos, a pesar de una ligera disminución en la producción de vehículos en España. El Grupo invirtió unos 80 millones de euros en nuestro país durante 2018. "Para 2019, esperamos un crecimiento moderado", indica Javier González Pareja, presidente del Grupo para España y Portugal.

MERCEDES-BENZ TRUCKS CRECE EN LA COMUNIDAD DE MADRID

El Grupo Polaina acaba de inaugurar un nuevo Taller Autorizado para camiones y autobuses en Arganda del Rey (Madrid). Esta nueva instalación cuenta con 10.000 m² de superficie, de los cuales 1.200 m² están dedicados a taller y recambios, y en ella trabajan un total de quince personas, nueve de las cuales son personal de taller.

Con esta inauguración los clientes de Mercedes-Benz, Fuso y Setra ya disponen en Arganda del Rey (Avenida de Madrid, 107) y junto a la A-3 de un nuevo punto de servicio, que además de atención mecánica también cuenta con venta de camiones usados TruckStore con una veintena de unidades en stock y un vendedor en exclusiva; venta de camiones nuevos a través de MB Retail y servicio oficial posventa Schmitz Cargobull.

El acto de inauguración contó con la presencia de Antonio García-Patiño, Presidente de Mercedes-Benz Trucks España, que en su intervención destacó la historia de trabajo y entrega de la familia Polaina. "Para nosotros son unos socios de gran confianza y harían falta muchos Polainas en el transporte español", señaló.

García-Patiño también recordó que 2019 está siendo un año fantástico para Mercedes-Benz Trucks. "En los meses transcurridos



somos líderes de mercado, la facturación en el negocio de la posventa alcanza cifras récord y a partir del mes de junio comenzaremos a ver en nuestras carreteras una nueva generación Actros". Por su parte, Jorge Polaina, hizo hincapié en los orígenes familiares de este Grupo, base de sus valores empresariales y de su filosofía; en la importancia que tienen los trabajadores en su exitosa evolución y en la alianza con una marca premium. "Nos gusta estar con los mejores y por esto estamos con Mercedes-Benz Trucks".

RENAULT TRUCKS INAUGURA UN NUEVO PUNTO DE SERVICIO EN VALLADOLID

El fabricante francés continúa su proceso de expansión y renovación de la red oficial, con unas nuevas instalaciones en Fuensaldaña (Valladolid). Este nuevo punto de distribución y servicio de Capisa, empresa que cuenta con una extensa experiencia en el sector, con casi cuatro décadas de actividad, refuerza la presencia de Renault Trucks en la zona. Al evento de apertura de las nuevas instalaciones acudieron 150 invitados, y contó con la presencia de François Bottinelli, CEO de la marca en España.

Las nuevas instalaciones cuentan con una superficie total de 2.700 m² de exposición y taller y 10.600 m² de campa, además del es-

pacio dedicado a recepción y oficinas y todas las últimas tecnologías al servicio del cliente. El nuevo punto incorpora todos los servicios para satisfacer las necesidades de mantenimiento y reparación de los vehículos Renault Trucks: un completo taller mecánico oficial de reparación, cabina de chapa y pintura, lavadero y tacógrafo, incorporado recientemente. Disponen de una amplia gama de vehículos, desde furgón y chasis Master a los vehículos de larga distancia de la Gama T. Vehículos nuevos y de ocasión, opción de alquiler, venta de accesorios y una parte específica de la nave dedicada exclusivamente a recambios originales.



MICHAEL SCHWARZWÄLDER, NUEVO DIRECTOR DE MAN TOPUSED EN ESPAÑA

Sustituye en el cargo a Ricardo Martín, quien seguirá formando parte de la estructura de MAN TopUsed, desempeñando el cargo de Jefe Comercial con responsabilidad sobre todos los canales de venta y en estrecha colaboración con el nuevo Director Comercial. Reportará directamente al Director Gerente, Marcus Gossen, y pasa a formar parte del Comité de Dirección de MAN Truck & Bus Iberia. Michael es Licenciado y Máster en Económicas y Sociología por la Universidad de Hohenheim (Stuttgart). Lleva formando parte de MAN Truck & Bus desde el año 2006, periodo en el que ha desempeñado responsabilidades como Jefe de Área, Jefe Regional de Back Office y Jefe de Ventas de Camiones para la región Asia-Pacífico, además de haber sido Jefe de Ventas de Camiones para la Región Europa Occidental. En la actualidad era Jefe de Gestión de Segmento Camiones.

Schwarzwälder se muestra "muy ilusionado por llegar a un mercado tan importante para MAN como es el español. De la mano del exce-



lente equipo humano y de la gran implantación que tenemos en España, seguro que nos permitirá cumplir los objetivos marcados".



NACEN LOS CENTROS DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN DE SCANIA

Seis concesionarios de la red Scania Ibérica van a contar con un centro de vehículos de ocasión. Se trata de espacios exclusivos y delimitados, con un amplio stock de vehículos seminuevos y de ocasión, que van a permitir a la marca reforzar la oferta en su red de servicio. Los concesionarios de Scania que van a contar con estos centros de ocasión son: La Coruña, Granada, Jaén, Zaragoza, y Leira y Oporto (Portugal).

Los vehículos que el cliente va a encontrar en estos centros han sido revisados por los técnicos de Scania, que realizan una rigurosa evaluación de su estado. Además, los Servicios Financieros de Scania ofrecen distintas modalidades de financiación. Y, para maximizar el tiempo del trabajo de estos vehículos, Scania ofrece contratos de Reparación y Mantenimiento a la medida de cada cliente.

DAF FIRST CHOICE: CAMIONES SEMINUEVOS CON GARANTÍA COMPLETA

Estos vehículos del fabricante holandés tienen menos de cinco años y menos de 600.000 kilómetros registrados, y disponen de un historial de servicios totalmente documentado. Además, los camiones First Choice han superado más de 200 comprobaciones para garantizar que se encuentran en un estado técnico excelente y pueden ofrecer la máxima fiabilidad.

Los camiones First Choice de entre cuatro y cinco años se suministran con una garantía de 12 meses para la cadena cinemática. "Podemos proporcionar una garantía como esta gracias a la calidad sin precedentes de DAF. Un camión First Choice está prácticamente en perfecto estado", asegura Marty van den Dungen, director de ventas de DAF Used Trucks. Todos los camiones First Choice se pueden comprar con las atractivas condiciones de financiación de PACCAR Financial y se pueden suministrar con los excelentes contratos de reparación y mantenimiento de DAF MultiSupport.



¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2019

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



2.04 P.M.
TERMINANDO LA ÚLTIMA
ESCULTURA PARA LA EXPO

3.48 P.M.
CUADRANDO EL BALANCE



6.29 A.M.
CARGANDO DOS PALÉS
PARA LA ENTREGA
URGENTE

5.53 P.M.
CARGANDO EL SMARTPHONE
PARA SUBIR MIS BOCETOS

8.30 A.M.
ACTUALIZANDO EL SITE

6.47 A.M.
SINCRONIZANDO
LA RUTA DEL GPS



NUEVO CITROËN BERLINGO VAN COMO TÚ, SABE HACER DE TODO.



20 ayudas a la conducción
Recarga inalámbrica del smartphone
Pantalla táctil de 20,3 cm (8") con Citroën Connect Nav
Freno de estacionamiento eléctrico

VERSIÓN DRIVER

Surround Rear Vision
Head-up Display en color
Asientos confort

VERSIÓN WORKER

Grip Control con Hill Assist Descent
Carga de hasta 1000 kg
Distancia al suelo sobreelevada
Cabina Extenso® de 3 plazas delantera

INSPIRED
BY PRO

CITROËN prefiere TOTAL

Gama NUEVO BERLINGO VAN: Consumo medio (L/100Km): 4,2 a 4,6. Emisiones de CO₂ (g/Km): 109 a 119

