

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

Año 41. #448.
Septiembre 2019

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

MAN ACTUALIZA SU FAMILIA DE MOTORES



- Sube la temperatura en el transporte • Entrevista: Mario Fiems, Director de Solutrans 2019 • La eVito de Mercedes-Benz ya está a la venta •
- Pruebas: Scania Serie P 280 CV y MAN eTGE 3.140 – 100% eléctrica •

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



DE MAL EN PEOR



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

El sector del transporte de mercancías por carretera, de un modo prácticamente unánime, dejó patente su hartazgo presentando al Gobierno un listado de medidas que se consideran imprescindibles para el normal funcionamiento de un sector que juega un papel estratégico. Desde aquel mes de noviembre ha pasado casi un año y la coyuntura política ha dejado en *stand by* las posibilidades de éxito de ese órdago.

Durante todos estos meses de parón institucional, la situación ha seguido degenerando más y más. Desde el Gobierno en funciones sólo han llegado malas noticias al sector. En los primeros días de agosto, el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, deslizaba la posibilidad de implantar una tasa “simbólica” por el uso de las autovías que a día de hoy son gratuitas. La sombra de una Euroviñeta se acerca peligrosamente y parece que estaría más cerca que nunca de hacerse realidad con un gobierno liderado por Pedro Sánchez.

En la recta final del mes estival por antonomasia, la celebración del Cumbre del G-7 en Biarritz (Francia) sirvió para poner de manifiesto, una vez más, cuánto importan los camiones a las autoridades españolas y europeas. Un dispositivo “brutal y fuera de

toda lógica” en la frontera obligó a miles de vehículos a quedarse tirados en gasolineras y arcenes durante varios días. Desde la CETM estiman que el coste medio de estas inmobilizaciones asciende a más de 600 euros diarios por camión.

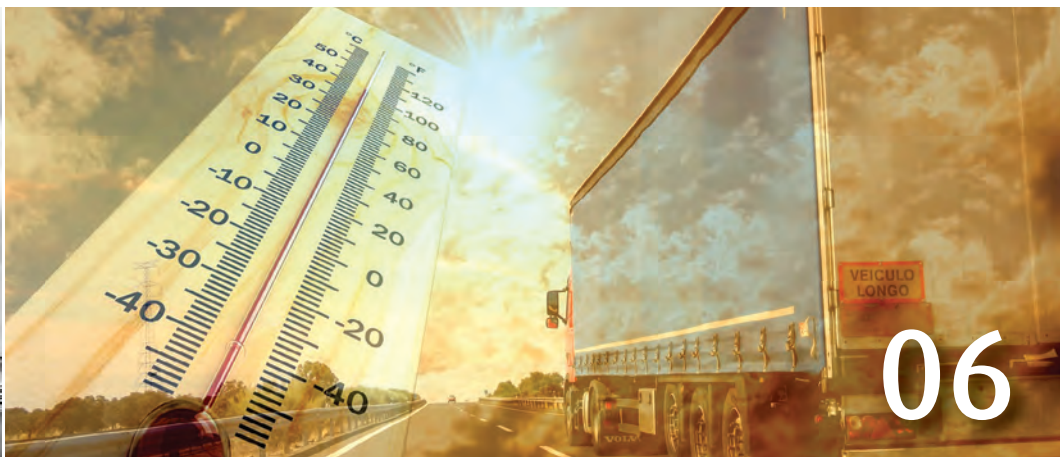
Para poner la guinda al verano, el presidente del Gobierno en funciones, presentó un documento, bajo el título 'Programa Común Progresista', que pretende ser la base para permitir la conformación de un Ejecutivo. En sus 370 páginas no hay una sola mención al transporte de mercancías. Es difícil decir más con menos palabras.

Posiblemente estos tres episodios podrían considerarse casi anecdóticos en otro momento, pero en el contexto actual contribuyen a agotar la paciencia del sector, que ya “está más que colmada”, tal y como recordaba recientemente el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza.

El transporte, al igual que el país en general, necesita que los políticos dejen de especular con negociaciones, y formen un Gobierno estable que trabaje para solucionar los problemas reales de los españoles. Será entonces cuando los transportistas tendrán que volver a recordar que “si el transporte se para, se detiene todo”.



03



06



22



34



38



46



49

03 EDITORIAL
De mal en peor

38 PRODUCTO
La eVito de Mercedes-Benz ya está a la venta

22 CONTACTO
MAN D15: El sustituto perfecto

46 PRUEBA
MAN eTGE 3.140 – 100% eléctrica

06 EN PORTADA
Sube la temperatura en el transporte

34 ENTREVISTA
Mario Fiems, Director de Solutrans 2019

49 PRODUCTO
Schmitz Cargobull refuerza su apuesta por la telemática

TRANSPORTE3

12



30



64

12 REPORTAJE

Brexit: Una incógnita infinita para los transportistas

30 PRUEBA

Scania Serie P con el nuevo motor DC7

64 OCASIÓN & POSTVENTA

Gran papel de España en el campeonato RTEC de Renault Trucks

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





SUBE LA TEMPERATURA EN EL TRANSPORTE

EL SECTOR SE SIENTE OLVIDADO Y MALTRATADO POR EL GOBIERNO DE PEDRO SÁNCHEZ

EL PASADO MES DE NOVIEMBRE EL PLENO DEL DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS DEL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA ACORDÓ PROPONER AL GOBIERNO A TRAVÉS DEL MINISTERIO DE FOMENTO, UN LISTADO DE MEDIDAS QUE CONSIDERAN IMPRESCINDIBLES PARA EL NORMAL FUNCIONAMIENTO DE UN SECTOR ESTRATÉGICO COMO ES EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

Casi un año después, tras unas elecciones generales y con un gobierno 'provisional', nadie ha mostrado un interés real en sentarse con los profesionales del transporte para buscar fórmulas que mejoren la situación que atraviesa el sector. Más bien ha ocurrido todo lo contrario: a lo largo de estos meses se han sucedido episodios que han incrementado la indignación entre los transportistas.

LA SOMBRA DE LA EUROVIÑETA

Mientras media España estaba de vacaciones, el ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, deslizó la posibilidad de implantar un pago "simbólico" en las autovías que a día de hoy son gratuitas. Posteriormente la responsable de Hacienda, María Jesús Montero, reconocía que el Gobierno estaba estudiando "diferentes fórmulas" existentes en otros países de Europa para el mantenimiento de la red de vías de alta capacidad, cuyo importe supera los 1.000 millones de euros cada año.

Según informó 'El Español', el importe a cobrar rondaría los dos céntimos por kilómetro y los residentes cercanos a las autovías quedarían exentos del pago ya que este se centraría fundamentalmente en cobrar a quienes utilizan las carreteras de manera frecuente. Según este diario digital, la intención de Pedro Sánchez sería introducir este nuevo canon directamente en la Ley de Movilidad Sostenible con la que quiere dar rango de ley a los planes de infraestructuras de transporte, coordinar la actuación de las administraciones y obligarlas a ajustarse a las prioridades del Ejecutivo.

OLVIDADOS EN LA FRONTERA

Otro de los episodios negros que ha vivido el transporte durante el periodo estival ha sido la Cumbre



“LOS GOBIERNOS DE ESPAÑA SE OLVIDAN DE ESTE SECTOR”, ASEGURAN DESDE CETM

“EL SECTOR CONTRIBUYE SUFICIENTEMENTE AL MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS”



Julio Villaescusa, presidente de FENADISMER.

La filtración veraniega sobre un posible cobro por el uso de las auto-vías, como no podía ser de otro modo, causó indignación en el sector. “Ya contribuimos suficientemente vía impuesto de hidrocarburos al mantenimiento de las carreteras”, aseguraban los responsables de Fenadismer, que recordaron que el sector del transporte por carretera, con la actual fiscalidad, ya aporta más de 21.000 millones de euros anuales. Además, ante las informaciones confusas deslizadas por el Ejecutivo, quisieron dejar claro que la Unión Europea no obliga a los Estados miembro a establecer un peaje o tasa por el uso de las carreteras. “Prueba de ello es que los países de nuestro entorno (Francia o Italia) no se exige ningún pago por la utilización de las carreteras de dichos países, a excepción de las autopistas privadas como ocurre en España”.

El monocepillo para el lavado de grandes y pequeñas flotas

LITIO WASH

Único en el mundo con batería de Litio

Novedad Mundial

-  **Ecológico:**
0 emisiones y 0 ácidos
-  **Carga rápida**
-  **Sin mantenimiento**
-  **Rápido: 2'/Bus**
-  **Silencioso**
-  **Depósito de agua incorporado**
-  **100% móvil**



www.JmbGrupo.com

+ 34 607 400 483

“LA PACIENCIA ESTÁ MÁS QUE COLMADA”



“Esta actitud generalizada contra el transporte de mercancías es un desafío que no podemos tolerar. La paciencia inveterada de nuestro sector está más que colmada”, aseguraba el **presidente de la CETM, Ovidio de la Roza**, y lanzaba una advertencia: “Que a nadie le extrañe que cualquier día, en cualquier momento digamos ¡Basta! y seamos nosotros quienes apartemos nuestros vehículos sin previo aviso, con devastadoras consecuencias”.

del G-7 celebrada en Biarritz en los últimos días del mes de agosto. En una carta abierta, el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza, lamentaba “la absoluta falta de planificación para facilitar el libre desplazamiento de personas y mercancías entre los dos países y el resto de Europa”. Durante varios días miles de camiones se vieron obligados a parar en gasolineras y arcenes antes la imposibilidad de cruzar la frontera. “Nuestros conductores apenas si han tenido la posibilidad de descansar, de alimentarse, pendientes, en un continuo sobresalto y esperanza, de poder reanudar la marcha”, señalaba De la Roza. A su juicio, el operativo desplegado por la Guardia Civil de Tráfico, la Ertzaintza y la Policía Foral de Navarra ha sido “brutal y fuera de toda lógica”.

En cuanto a la repercusión económica, desde la CETM estiman que el coste medio de inmovilizar un camión asciende a más de 600 euros diarios (y son más de 10.000 los que pasan cada día por esta frontera), “a lo que hay que añadir el colapso de la actividad económica de no pocas industrias y sectores productivos de nuestro país, ante la falta de nuestros servicios durante estos días”.

LA GOTA QUE COLMA EL VASO

Por último, hace unos días el PSOE presentó un documento con 370 propuestas que, bajo el título

TRAS MUCHOS AÑOS ESQUIVANDO LA AMENAZA DE LA EUROVIÑETA, TODO PARECE INDICAR QUE ESTARÍA CERCA DE HACERSE REALIDAD EN UN GOBIERNO LIDERADO POR PEDRO SANCHEZ

'Programa Común Progresista', pretenden ser la base para permitir la conformación de un Gobierno. Estas medidas, divididas en seis bloques, abordan múltiples cuestiones: Empleo digno y pensiones justas; Feminismo, lucha contra la desigualdad social y calidad democrática; Emergencia climática, transición ecológica de la economía, agricultura y pesca; Avance científico, tecnológico y transición digital; España abierta a Europa y al mundo y Estructura territorial, pero ni rastro del transporte de mercancías. Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) lamentan que no aparezca “ni una sola propuesta específica encaminada a mejorar la situación del transporte de mercancías por carretera, sector indispensable a la hora de hablar, precisamente, del Estado de bienestar, ya que nuestra actividad representa la columna vertebral sobre la que se asienta la sociedad, el comercio y la industria de nuestro país”.

“SI SE PARA EL TRANSPORTE, SE DETIENE TODO”



Respecto a la ausencia del transporte de mercancías en el 'Programa Común Progresista' presentando por Pedro Sánchez, en ASTIC también se han mostrado

contendientes: “Es irresponsable e injusto que la clase política ignore otra vez el carácter estratégico del transporte por carretera para la economía, la cohesión territorial y el bienestar y la prosperidad de las personas en España. Si se para el transporte, se detiene todo. Parece mentira que algo tan obvio quede en total olvido en un documento tan extenso orientado a la mejora del país”, ha señalado **Ramón Valdivia, director general de la asociación** que agrupa a las principales empresas de transporte internacional.

Asimismo, ha causado gran perplejidad que en el documento citado no exista mención alguna a la creación de un Ministerio de Transporte independiente de Fomento, que la secretaria general de Transporte, María José Rallo, anunció durante la clausura de la XLII Asamblea General de ASTIC celebrada en Granada a mediados del pasado junio.

SU DÍA A DÍA MÁS SENCILLO CON MAN DIGITALSERVICES.



Sencillemente genial. Genial en su sencillez

No todo lo digital es necesariamente nuevo. Sin embargo, la forma en que las cosas se están volviendo tan simples y sencillas sí que es nueva. Obtenga más información sobre los productos digitales de MAN DigitalServices y regístrese en la plataforma de nuestro socio RIO, la plataforma independiente y basada en la nube proporcionada por TB Digital Services GmbH. Esto es solo el comienzo. Empiece ahora y descubra un mundo completamente nuevo. www.digital.man





EL DÍA D PARA LOS PEAJES OBLIGATORIOS PARA CAMIONES

EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE MADRID SE PRONUNCIARÁ EL PRÓXIMO 25 DE SEPTIEMBRE

EL PASADO 31 DE JULIO EL BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO PUBLICABA LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO QUE ANULA EL DECRETO DE CONVENIO NEGOCIADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL GOBIERNO DE LA RIOJA CON LA CONCESIONARIA DE LA AUTOPISTA QUE ESTABLECÍA DETERMINADAS BONIFICACIONES A LOS 3.500 CAMIONES QUE SE VEN OBLIGADOS A ABANDONAR LA N-232 Y CIRCULAR POR LA AP-68

A efectos prácticos esta sentencia no ha cambiado nada porque la concesionaria recibió instrucciones de Fomento para mantener las actuales bonificaciones hasta que se aprobase el nuevo Real Decreto que reestableciese las declaradas nulas por el Tribunal Supremo.

OPTIMISMO ENTRE LOS TRANSPORTISTAS

El escenario sí puede cambiar cuando el próximo 25 de septiembre se haga público el dictamen de Tribunal Superior de Justicia de Madrid en relación al recurso planteado en su día por las asociaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera, contra la Resolución de la Dirección General de Tráfico que estableció restricciones a la circulación de camiones en algunos tramos de la carretera N-232.

En este sentido desde la CETM se muestran optimistas porque consideran que la sentencia del Supremo establece un precedente “fundamental” para

que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid ratifique la eliminación de los desvíos obligatorios. Destacan que el texto del TS se indica que las restricciones a la circulación de camiones sólo se justifican en “ocasiones puntuales y concretas tales como fines de semana, vacaciones, etc.”, y que su establecimiento siempre “deberá estar justificado en los pertinentes estudios que acrediten que las medidas acordadas son las más adecuadas al fin buscado”.

MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS RIOJANAS

CETM La Rioja lamenta que la administración regional tan solo baje medidas restrictivas para solucionar la actual situación de la carretera N232. Desde la asociación observan con decepción que la administración se plantea como única solución a la congestión del tráfico de la N232 “nuevas medidas más restringidas, en vez de afrontar obras de mejora en la carretera que permitiera mejorar la situación de la sociedad riojana, adaptando la vía a los tiempos actuales”.



Todos hablan, pero solo uno actúa. El nuevo Actros.

Active Drive Assist. La vanguardista combinación de los más diversos sistemas de asistencia y de conducción elevan el confort de marcha y la seguridad a un nuevo nivel. Además, el sistema Active Drive Assist ofrece un estilo de conducción con un bajo consumo de combustible, que convierte al nuevo Actros en un auténtico factor económico.
www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



BREXIT: UNA INCÓGNITA INFINITA PARA LOS TRANSPORTISTAS

MÁS DE 7.000 CAMIONES ESPAÑOLES PODRÍAN TENER SERIAS DIFICULTADES PARA ENTRAR EN REINO UNIDO

LA SALIDA SIN ACUERDO DEL REINO UNIDO DE LA UNIÓN EUROPEA EL PRÓXIMO 31 DE OCTUBRE TENDRÍA CONSECUENCIAS NEFASTAS PARA LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES CON ESPAÑA POR CARRETERA

Los transportistas han manifestado públicamente su enorme preocupación: “su salida del mercado único europeo dificultaría gravemente el libre movimiento de personas y mercancías, principal pilar de la Unión, limitando de forma drástica el volumen de camiones que podrían realizar transporte entre ambos países”, aseguran desde Fenadismer.

Desde la Federación recuerdan que una vez que el Reino Unido abandonase precipitadamente la UE, se establecerían nuevos criterios aduaneros y arancelarios tanto en la exportación como importación de mercancías, así como el restablecimiento de las fronteras de acceso entre ambos territorios, lo que ralentizaría de forma importante el tránsito de camiones hacia dicho Estado.

8.000 CAMIONES EN REINO UNIDO

Reino Unido representa el quinto país de destino de los transportistas españoles, representando el 8'1% del total de las toneladas-kilómetros realizados por los vehículos pesados españoles. “En concreto unos 8.000 camiones, que se verán afectados por nuevos trámites aduaneros al paso por la frontera británica, lo que afectaría principalmente a las exportaciones españolas de productos agroalimentarios, automoción, productos farmacéuticos y mercancía general”, explican los responsables de Fenadismer.

ADIÓS A LA LICENCIA COMUNITARIA

En lo que se refiere a la regulación de la actividad del transporte por carretera, la salida no negociada de la UE traería como consecuencia a partir del 31 de Octubre la derogación automática de la actual autorización de transporte europea (licencia comunitaria), que permite en la actualidad realizar ilimitadamente transportes entre España y Gran Bretaña, por lo que los derechos de acceso al mercado entre la Unión Europea y el Reino Unido por parte de las empresas transportistas se limitarían a los permisos ofrecidos en el marco de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes – Cernit (organismo que agrupa a 44 países europeos),.

En este sentido, cabe recordar que España tiene concedido un cupo muy limitado de este tipo de autori-

zaciones bilaterales, en concreto menos de 800 autorizaciones anuales, lo que representa menos del 10% de los vehículos que en la actualidad operan entre España y el Reino Unido.

“Dichas autorizaciones Cemt serían las únicas que permitirían el tránsito entre ambos países, teniendo en cuenta que dichas autorizaciones son solicitadas por las empresas transportistas en la actualidad para realizar servicios a otros países europeos no comunitarios, por lo que en caso de tener que utilizarse para el desplazamiento al Reino Unido obligaría a reducir el intercambio comercial con otros países no miembros de la UE”, afirman.

NO HABRÍA RÉGIMEN TRANSITORIO

La Comisión Europea recuerda que ante una posible salida sin acuerdo, no se aplicaría ningún régimen transitorio, por lo que el Reino Unido pasaría a ser considerado como un tercer país, lo que “obviamente causaría significativos perjuicios a los ciudadanos y a las empresas y tendría un serio impacto económico negativo, que sería proporcionalmente mucho mayor en el Reino Unido que en los 27 Estados miembros de la UE”

TELÉFONO GRATUITO DE INFORMACIÓN

A fin de poder obtener más información para estar preparados ante una posible salida del Reino

Unido sin acuerdo, la Comisión Europea ha puesto a disposición de todos los ciudadanos europeos el teléfono gratuito de atención 00 800 67 89 10, que responde en todos los idiomas oficiales de la UE.

EUROPA RECOMIENDA A LAS EMPRESAS QUE SE PREPAREN

Después de que el Parlamento británico haya rechazado en tres ocasiones el Acuerdo de Retirada del Reino Unido de la UE, que fue consensuado por negociadores del Gobierno británico y de la Unión Europea el pasado mes de noviembre, las autoridades comunitarias recomiendan a las empresas que se preparen para un Brexit sin acuerdo. La Comisión Europea ha publicado una comunicación dirigida tanto a los ciudadanos como a las empresas, de planificación de las medidas que serían necesarias adoptar ante la posible retirada del Reino Unido de la Unión sin acuerdo. A tal fin la Comisión Europea ha concretado los ámbitos de actuación que requieren una atención específica, entre los que cabe destacar el transporte por carretera. Así, propone tanto al Parlamento Europeo como al Consejo modificar la regulación de transición aprobada el pasado mes de marzo para asegurar una conectividad básica tanto del transporte de mercancías por carretera como del transporte de viajeros, y ampliar su vigencia hasta el 31 de Julio de 2020.

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.

¿QUÉ DEBEN TENER EN CUENTA LOS TRANSPORTISTAS?



Las relaciones económicas entre España y Reino Unido son clave para ambos países, puesto que Reino Unido es el 5º país de exportación y el 8º en importación para España. Por ello, ambas Administraciones han garantizado su disponibilidad para que las relaciones comerciales sigan manteniéndose como hasta ahora.

Desde el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales advierten de que realizarán “todos los controles necesarios que exige la UE” y piden a los transportistas que operen en el país británico que lleven toda la documentación a bordo del camión (pasaporte, Declaración sumaria de entrada (ENS) y declaración de seguridad) y que, además, se envíe telemáticamente.

La documentación para los transportistas europeos se mantiene igual, es decir, no hay documentos nuevos en proceso. El Gobierno británico ha confirmado que continúan vigentes los acuerdos sobre horas de conducción, reconocimiento del CAP, licencia comunitaria y cabotaje. En el caso del régimen TIR, ADR, ATP y Mudanzas no se presentan modificaciones.



Será necesario que los transportistas lleven la tarjeta verde o la documentación que acredite el seguro del vehículo, en caso de no acuerdo.



Aranceles aduaneros. Reino Unido ya ha publicado la cuantía, pero no descarta que se produzca una subida de los precios.



CETM recomienda a las empresas del transporte que hagan llegar toda su documentación a los puntos fronterizos y aduanas antes de la llegada a la frontera de la mercancía.



Las empresas que necesiten importar o exportar a Reino Unido tendrán que estar dadas de alta en el EORI. Para los que realicen un volumen mayor de movimientos, es preciso que tramiten el alta como OEA (operador económico autorizado). Dicho procedimiento ayuda a simplificar los trámites en las aduanas.



Hasta el 31 de diciembre de 2020, los ciudadanos europeos podrán acceder a Reino Unido por tres meses mostrando su carnet de identidad. Después, si se produce el Brexit sin acuerdo y si necesitan permanecer más tiempo, deberán solicitar una autorización al departamento de Interior o bien abandonar el país.



En el caso de que se produzca el peor de los escenarios y el país británico se vea forzado a un ‘no acuerdo’, los productos de origen animal deberán someterse a los controles y legislación británica.

VITO Furgón Largo 111 CDI

Cuota mensual: **149€¹** al mes en 36 cuotas.

TIN 0% TAE 1,23%. Entrada: 4.149,43€.

Comisión de apertura: 486,98€.

Cuota final: 10.923,10€².

(Estos importes no incluyen IVA).

MES DE LA VITO



Consumo mixto (l/100 km): 5,4-7,8. Emisiones de CO₂ 164 (g/km)³.

Este mes te llevas con tu Vito Furgón un equipo multimedia de última generación.

¹Ejemplo de Leasing con las facilidades del programa Alternative Lease de Mercedes-Benz Financiaci3n Services Espa1a, E.F.C., S.A. -Avda. Bruselas 30- 28108 Madrid, para una VITO Furg3n Largo 111 CDI. Precio 20.436,55€ (IVA, preentrega e impuesto de matriculaci3n no incluidos), v3lida para ofertas realizadas hasta 30/09/2019 aprobadas hasta el 15/10/2019 con contratos activados y veh3culos matriculados hasta el 30/11/2019. Teniendo el cliente un plazo de 14 d3as h3biles para ejercer su derecho de desistimiento. Permanencia m3nima de la financiaci3n de 24 meses. Importe a financiar 16.287,12€. Por 149€ al mes en 36 cuotas y una cuota final de 10.923,10€², entrada 4.149,43€, TIN 0,00%, comisi3n de apertura 486,98€ (2,99%). **TAE 1,23%**. Importe total adeudado 16.774,08€. Precio total a plazos 20.923,52€. Ejemplo calculado para 25.000 kms/a1o. (Los importes reflejados no incluyen IVA).

²Existen 3 posibilidades para la 3ltima cuota: cambiar el veh3culo, devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), o adquirirlo pagando la 3ltima cuota. ³Los valores de CO₂ indicados han sido obtenidos de acuerdo con el procedimiento de ensayo "NEDC CO₂" seg3n lo dispuesto en el art. 2 ep3grafe 1 Reglamento de Ejecuci3n (UE) 2017/1153. Por este motivo es posible que figuren valores m3s altos en el certificado de conformidad del veh3culo as3 como en la Ficha T3cnica del veh3culo, que son pertinentes para la matriculaci3n del veh3culo, pudiendo afectar en su caso, al Impuesto de Matriculaci3n y/o Impuesto sobre Veh3culos de Tracci3n Mec3nica.

M3s informaci3n en www.mercedes-benz.es/vans

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.



FORD HYBRID

NUEVA TRANSIT ECOBLUE HYBRID



Capacidad sin restricciones.

Te presentamos la Nueva Transit. Totalmente nueva, más inteligente y mejor conectada. Su nuevo diseño te mostrará que estás ante una Transit totalmente renovada y equipada tanto en el interior como en el exterior y con las últimas tecnologías de asistencia a la conducción. Todo lo que necesitas en tu día a día para hacer tu experiencia de conducción más fácil y eficiente sin renunciar a su increíble capacidad de carga de hasta 2,1 toneladas, con la que nunca te quedarás sin espacio. Ahora, también tienes disponible la Nueva Transit con motor EcoBlue Hybrid y por supuesto con la etiqueta ECO con la que no conocerás los límites a la hora de moverte en la ciudad. ford.es



GAMA FORD TRANSIT 2 TONELADAS SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 7,6 A 10,1 L/100 KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP DE 207 A 264 G/KM (DE 144 A 250 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.



Desde
199€ /mes*

Entrada 7.258€. Cuota final 4.585€. 48 meses. TAE 11,35%.
Estos importes no incluyen IVA.



Go Further

*Transit Van 310 L2 Ambiente TDCi 77kW (105cv) con Aire Acondicionado. La propuesta de precio incluye transp., dto promocional, aport. Concesión y dto por financiar con FCE Bank plc S.E. No compatible con otros dtos. Propuesta de leasing de FCE Bank plc, SE a 48 meses, aplazado mín 9.917,36€ y permanencia mín 24 meses. Sujeta a valoración crediticia. Precio Final 18.038,55€. Importe total del leasing 10.780,55€. TIN 10,80%. Importe total adeudado leasing 14.137€. Precio total a plazos 21.395€. Al ser un producto dirigido a empresas y autónomos los importes reflejados no incluyen IVA. Válida en Pen. y Bal. hasta fin de mes. Los modelos visionados podrían no coincidir con el ofertado. La oferta deberá ser solicitada al correspondiente concesionario. ford.es



EL TRANSPORTE POR CARRETERA FLOJEA EN EUROPA

ESPAÑA SÍ CONSIGUIÓ REGISTROS POSITIVOS DURANTE EL SEGUNDO TRIMESTRE

DESDE COMIENZOS DE ABRIL HASTA FINALES DE JUNIO DE 2019, EL NÚMERO DE OFERTAS DE CARGAS SE REDUJO EN UN 20 % CON RESPECTO AL MISMO TRIMESTRE DEL AÑO ANTERIOR, SEGÚN LOS DATOS DE LA BOLSA DE CARGAS DE TIMOCOM

La Smart App Cargas, en la que las empresas pueden publicar y tramitar sus ofertas de servicios de transporte en la bolsa de cargas y camiones, registró en el segundo trimestre un total de 21.817.710 ofertas frente a las 27.565.605 del año anterior. El retroceso se debe principalmente al transporte de bienes industriales y de inversión de, entre otras, la industria abastecedora. “La política proteccionista del Gobierno de EE.UU. frena el comercio internacional, lo que a su vez reduce el volumen de las exportaciones. Los países exportadores como Alemania, Francia y los países del Benelux son los que más se han visto afectados por esta evolución”, afirma David Moog, Business Analyst de TimoCom.

ESPAÑA SUBE

Esta evolución contrasta con la del sector del transporte en el sur de Europa. Entre abril y junio, Italia, España, Portugal y Grecia han registrado un crecimiento del 21% en el transporte de mercancías a Europa en comparación con el mismo

trimestre del año anterior. Así lo explica Moog: “La campaña de frutas y hortalizas está viviendo en estos países su máximo apogeo”.

También el cercano Brexit está generando impacto. Tras el aumento del volumen del transporte de mercancías con destino al Reino Unido registrado en el primer trimestre por el aumento de las existencias, actualmente se está viviendo un desplome. Así, en el segundo trimestre, el número de transportes de Europa al Reino Unido cayó un 56 % con respecto al trimestre anterior de 2019, según los datos de TIMOCOM.



Entre abril y junio, Italia, España, Portugal y Grecia han registrado un crecimiento del 21 % en el transporte de mercancías a Europa en comparación con el mismo trimestre del año anterior.

Continental 
The Future in Motion



Solo los mejores van más allá.

La gama de neumáticos **Conti Hybrid** redefine el transporte regional. Su potente rendimiento en carreteras sinuosas y en pendiente, junto con su alta capacidad de adaptación a rutas de larga distancia garantizan un excelente kilometraje, así como un mínimo consumo de combustible. Kilómetro tras kilómetro.



El neumático
de alto kilometraje



UN IMPULSO PARA LA MULTIMODALIDAD

CETM MULTIMODAL Y UOTC HAN PRESENTADO UN PLAN PARA POTENCIAR ESTE TIPO DE TRANSPORTE

AMBAS ORGANIZACIONES HAN INSTADO AL MINISTERIO DE FOMENTO A REVITALIZAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO E IMPULSAR EL PAPEL DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARRETERA CON EL FIN DE CONSEGUIR LA MEJORA EN LOS SERVICIOS Y EVITAR EL POSIBLE DETERIORO DEL SECTOR. RECLAMAN LA CREACIÓN DE UNA UNIDAD ESPECÍFICA PARA PROMOVER LA MULTIMODALIDAD

que debe cumplir Fomento es el de eliminar la dependencia directa de RENFE Mercancías y de la AESF para evitar que se condicione la libre competencia. A su juicio, RENFE Mercancías debería depender de la SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) para que su función sea ecuánime. Sobre el papel de ROSCO (Renfe Alquiler de Material), también se han planteado diversas mejoras en el informe presentado a Fomento, solicitando,

La propuesta incluye más de treinta medidas y observaciones, y tiene como finalidad lograr la participación por parte de la Administración en materias como la congestión ferroviaria y que existan más acciones por su parte para multiplicar la utilización de las infraestructuras y reducir los cánones.

GARANTIZAR LA LIBRE COMPETENCIA

Asimismo, tanto la CETM Multimodal como UOTC entienden que uno de los principales requisitos

Desde el punto de vista de la CETM Multimodal y UOTC, también se debería separar las líneas de alta velocidad y mercancías "porque, en ocasiones, el primero limita al segundo empeorando la calidad de sus servicios".

después de comprobar que las infraestructuras suponen, “en muchas ocasiones, un castigo en cuanto a competitividad”.

Señalan que urge mejorar las terminales fronterizas de Irún y Port Bou, incentivar la concentración de los TILOS (terminales intermodales y logísticas) y evitar la competencia entre estos. Los cambios en dichas terminales también pasarían por la utilización de trenes más pesados, el aumento de la frecuencia y la mejora en la interconexión.

SEPARAR LAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD Y MERCANCÍAS

Desde el punto de vista de la CETM Multimodal y UOTC, también se debería separar las líneas de alta velocidad y mercancías “porque, en ocasiones, el primero limita al segundo empeorando la calidad de sus servicios”. Del mismo modo, señalan que aún queda pendiente la distribución de parte del presupuesto de ADIF para la ampliación de gálibos que permitan el transporte ferroviario de semirremolques P400.

Igualmente se propone que ADIF preste servicios de tracción suplementaria en determinados puntos donde un exceso de pendiente limita el tonelaje máximo que puede arrastrar una única locomotora.

Fomento debe eliminar la dependencia directa de RENFE Mercancías y de la AESF para evitar que se condicione la libre competencia, aseguran desde CETM Multimodal y UOTC.

entre otras medidas, que se flexibilicen los requisitos de mantenimiento y las revisiones de los vagones que alquila a empresas privadas.

MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS

En cuanto al transporte ferroviario, consideran que se deberían ampliar terminales y crear otras nuevas,

LA CETM MULTIMODAL ESPERA QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO TENGA EN CUENTA TODAS ESTAS PROPUESTAS Y “EVITE EL DETERIORO DE UN SECTOR QUE NECESITA UNA INYECCIÓN PARA LOGRAR RENOVARSE”



MANTENGA SU NEGOCIO FRESCO CON LOS FRIGORÍFICOS KÄSSBOHRER

Diseñado para operaciones óptimas, frigoríficos Kässbohrer, K.SRI le ofrece un rendimiento duradero para resultados sobresalientes. La tecnología de paneles compuestos duraderos K.SRI ofrece un aislamiento de alto rendimiento para la eficiencia del combustible, lo que contribuye a reducir el coste total de propiedad. Con una pared divisoria fácil de usar, K.SRI proporciona transporte multitemperatura. La opción de dos pisos, con barras de carga de 1.000 kg de capacidad, permite una eficacia operativa máxima de hasta 66 euro palés. K.SRI cumple con las certificaciones FRC, HACCP y Pharma.

Contáctenos ahora para descubrir los frigoríficos Kässbohrer!



Kässbohrer Sales GmbH

Ulm | Im Katzenwinkel 5, 88480 Achstetten - Ulm, Deutschland T +49 (0) 7392 96797-0 | F +49 (0) 7392 96797-67

Goch | Siemensstraße 74, 47574 Goch, Deutschland T +49 (0) 2823 9721-0 | F +49 (0) 2823 9721-21 | E info@kaessbohrer.com

Kässbohrer Customer Support | 00 800 527 72 647 37

www.kaessbohrer.com



MAN D15: EL SUSTITUTO PERFECTO

LLEGA UN NUEVO MOTOR DEL FABRICANTE ALEMÁN Y NOVEDOSAS AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

HEMOS PROBADO A FONDO PARTE DE LAS NOVEDADES PRESENTADAS POR MAN TRUCKS & BUS EN LA FERIA BAUMA 2019 SOBRE TRES UNIDADES DE LA GAMA TGS. EL NUEVO MOTOR D15, QUE SUSTITUYE AL D20, LLEGA ACOMPAÑADO DE NUEVOS SISTEMAS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR.

Las tres unidades que han formado la flota de prueba representan tres sectores importantes del transporte. La distribución local con un TGS 18.330 4x2 BL con caja, para la distribución de media distancia una tractora TGS 18.400 4x2 BLS con un semirremolque de dos ejes y para el sector de la obra una tractora TGS 18.400 4x2 BLS con una bañera basculante de tres ejes. Las cabinas seleccionadas para esta ocasión han sido de la gama TGS en sus distintos formatos, que ofrecen un volumen y una distri-

bución interior muy correcta para este tipo de trabajos en los que habitualmente no es necesario pernoctar en su interior.

NUEVO MOTOR D15

La oferta de motores de MAN Trucks & Bus se sigue manteniendo como hasta ahora con cuatro modelos (D08, D15, D26 y D38), pero el veterano D20 de 10 litros y seis cilindros se cae del catálogo y ha sido sustituido por el nuevo modelo D15.

Este nuevo motor estrena cubicaje en la casa bávara, y está situado entre el D08, que se comercializa en 4 o 6 cilindros con 4,5 y 6,8 litros respectivamente, y el D26 con 12,4 litros. El D15 con 9 litros se conforma con algo menos de cubicaje que el propulsor al que sustituye (el D20 era de 10,5 litros), pero mantiene el mismo número de cilindros (6). Su carrera es de 145 y el diámetro de los cilindros es de 115 mm, además los dos últimos dígitos los utiliza la marca para dar el nombre a esta nueva gama D15. Las potencias disponibles son tres: 330 cv, 360 cv y 400 cv y sustituyen sobradamente al D20 que nos ofrecía 320 cv 360 cv y 400 cv. En cuanto al par, el escalón menos potenciado de 330 cv lo mantiene con 1.600



EL MOTOR D15 ESTÁ SITUADO ENTRE EL D08, QUE SE COMERCIALIZA EN 4 O 6 CILINDROS CON 4,5 Y 6,8 LITROS RESPECTIVAMENTE, Y EL D26 CON 12,4 LITROS



Los numerosos detalles como el estribo y la barra de la cabina nos facilitan el trabajo y añaden un plus de seguridad.

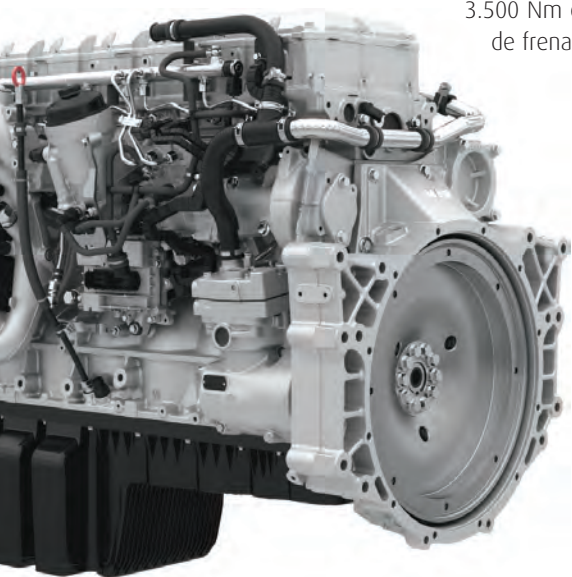
Nm. El resto de potencias ofrecen algo menos y se conforman con 100 Nm menos, quedando para los 360 cv 1.700 Nm y 1.800 Nm para el 400 cv.

En la parte mecánica, este nuevo motor disfruta de la última tecnología disponible en la casa alemana. La bomba de refrigeración es de tipo variable (opcional) y se ajusta de manera óptima según las necesidades del motor. El alternador de igual manera hace una gestión inteligente de la energía. El compresor de aire de uno o dos cilindros según necesidades, dispone de sistema de ahorro de energía. El filtro de combustible es de dos etapas, con lo que se alarga su vida útil. El sistema de inyección de combustible es por un Common Rail de hasta 2.500 bar lo que nos garantiza una combustión eficiente. En su parte interna, nos encontramos con pistones de acero y válvulas abovedadas. Y por último lo mejor, con unas prestaciones casi idénticas al D20, este D15 pesa 230 kg menos.

La potencia del freno motor para este D15 es de 200 kW con el sistema MAN EVBec. Pero si optamos por el Turbo EVBec aumentamos la potencia en 120 kW más, llegando a la cifra de 330 kW. Si no es suficiente para nuestro trabajo, también es posible equipar un intarder que nos proporcionaría otros 3.500 Nm extras de frenado.

Estas nuevas motorizaciones montan una caja de cambios TipMatic 12 que añaden a esta cadena cinemática gran suavidad y rapidez en los cambios. A esto hay que sumar la incorporación de la nueva gestión Dp seleccionable desde la ruleta de activación de la caja de cambios. Este nuevo modo "p" que denominan "performance" (rendimiento), nos garantiza velocidades medias más altas con cambios

LAS NUEVAS MOTORIZACIONES D15 MONTAN UNA CAJA DE CAMBIOS TIPMATIC 12 QUE AÑADEN A ESTA CADENA CINEMÁTICA GRAN SUAVIDAD Y RAPIDEZ EN LOS CAMBIOS



El nuevo motor D15 destaca por su pequeño tamaño. Además, su menor peso (-230 kg) mejora nuestra capacidad de carga útil.

ASÍ QUEDA LA FAMILIA DE MOTORES MAN

| Motor | Potencia | Par | |
|-------------------|----------|----------|-----------|
| D08 - 4,5 litros | 180 CV | 600 Nm | TGL |
| | 190 CV | 750 Nm | TGL |
| | 200 CV | 850 Nm | TGL |
| D08 - 6,8 litros | 250 CV | 1.050 Nm | TGL / TGM |
| | 290 CV | 1.150 Nm | TGM |
| | 320 CV | 1.250 Nm | TGM |
| D15 - 9 litros | 330 CV | 1.600 Nm | TGS / TGX |
| | 360 CV | 1.700 Nm | TGS / TGX |
| | 400 CV | 1.800 Nm | TGS / TGX |
| D26 - 12,4 litros | 430 CV | 2.200 Nm | TGS / TGX |
| | 470 CV | 2.400 Nm | TGS / TGX |
| | 510 CV | 2.600 Nm | TGS / TGX |
| D38 - 15,2 litros | 540 CV | 2.700 Nm | TGX |
| | 580 CV | 2.900 Nm | TGX |
| | 640 CV | 3.000 Nm | TGX |

más rápidos. Además, al activar este modo se estiman algo más las velocidades. Durante nuestro recorrido en varias ocasiones hemos seleccionado este nuevo modo Dp y la mejora dinámica del vehículo aumenta considerablemente, eso sí, seguro que el consumo de combustible también. La comercialización de este motor D15 es solo para las gamas TGS y TGX.

ACTUALIZACIÓN D26

Las novedades para este 2019 no se quedan solo en el nuevo D15. El modelo D26 que es sin duda el propulsor más comercializado por la marca alemana, ahora presenta tres escalones de potencia (430 cv, 470 cv y 510 cv). Como vemos se incrementa en 10 cv toda la gama además de aumentar 100 Nm su par. Estos motores están disponibles en las gamas TGX y TGS.

NUEVAS AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

MAN Trucks & Bus incorpora una batería de nuevas ayudas a la conducción que nos facilitan y aportan

1. La cámara situada a la derecha de la cabina nos da un gran ángulo de visión y mejora la seguridad a la hora de realizar los giros.
2. El sistema de visión 360° es una gran ayuda la hora de afrontar maniobras en los vehículos destinados a distribución urbana.
3. La posición de la pantalla junto al pilar A derecho nos ayuda a verificar que no tenemos posibles obstáculos o peatones, ciclistas, etc.
4. MAN nos ofrece también la posibilidad de ver las imágenes que nos ofrecen las cámaras en el sistema de información y entretenimiento situado en el salpicadero.

LA NUEVA GESTIÓN Dp, SELECCIONABLE DESDE LA RULETA DE ACTIVACIÓN DE LA CAJA DE CAMBIOS, NOS GARANTIZA VELOCIDADES MEDIAS MÁS ALTAS CON CAMBIOS MÁS RÁPIDOS

más seguridad a la hora de circular, ya sea por las ciudades en distribución urbana o en el transporte de media y larga distancia.

- **Stop and Go.** Dentro de las funcionalidades integradas en el control de crucero adaptativo tenemos que destacar la función Stop and Go. No es nueva, en el año 2018 ya estaba disponible en las series TGX y TGS con motores D26 y cajas de cambios TipMatic 12+2. De todas formas, es la primera vez que hemos tenido la oportunidad de utilizar y probar con tráfico esta nueva función que ya está disponible con la nueva motorización D15 y caja de cambios TipMatic 12. Como hemos comprobado, esta función nos ha liberado de tener que realizar continuos arranques y frenadas en el denso tráfico cerca de Múnich. La función Stop and Go toma el control y si es necesario, detiene el camión total-



Con la tarjeta SOLRED tu ruta se llena de ventajas



REPSOL

Inventemos el futuro

Con **SOLRED** disfrutarás de eficaces soluciones para el **control y gestión** de tus vehículos, **grandes descuentos** y **las mejores soluciones en tu viaje**:



Más de 3.900 Estaciones de Servicio en España y Portugal, y **más de 40.000 establecimientos** en toda Europa.



Truck Station: red de Estaciones de Servicio con **servicios específicos para el transportista**.

iVAT: Paga los peajes **sin necesidad de parar** en España y resto de Europa.



Descansa en nuestra red de Áreas de Servicio con **parking seguro*** y **WiFi gratis**.



Telemat*: el sistema de repostaje automático exclusivo de la red Repsol que evita pasar por caja.



Además, Repsol te ofrece una amplia gama de **soluciones para la movilidad: Gasóleo A y B, Blue+, GNL, GNC y Carburantes Neotech.**



Infórmate y solicita tu tarjeta en **repsol.es** o en el **913 387 210** y deja que te asesoremos con el **recomendador online.**



*Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»

MAN COMFORTSTEERING

Las otras dos nuevas funciones marcadas dentro de las ayudas a la conducción parten de la nueva dirección MAN ComfortSteering, que es el nombre con el que la marca alemana designa a la nueva dirección con asistencia eléctrica. Gracias a ella disponemos de dos nuevas ayudas: la primera es la denominada LRA (asistente de retorno de carril) y la segunda es el aumento de la suavidad de la dirección al circular. También a la hora de realizar maniobras se agradece el aumento de par que suma la parte eléctrica. Esta nos facilita y mitiga el esfuerzo en estas maniobras. De estas dos, el asistente de retorno al carril es a la que hemos sometido a mayor número de pruebas durante nuestra toma de contacto. Soltar la dirección o salirnos del carril siempre nos causa respeto, pero no queda otra si queremos probar su eficacia. En las salidas 'provocadas', el LRA nos ha devuelto sin problemas a



nuestro carril de rodadura de una manera controlada y sin forzar demasiado la vuelta, evitando los posibles bandazos del camión en esta maniobra.

LA FUNCIÓN STOP AND GO TOMA EL CONTROL Y SI ES NECESARIO, DETIENE EL CAMIÓN TOTALMENTE GUARDANDO LA DISTANCIA DE SEGURIDAD CON EL VEHÍCULO QUE NOS PRECEDE

mente guardando la distancia con el vehículo que nos precede previamente programada. Si la parada no sobrepasa los dos segundos el arranque del camión es totalmente automático. Si excedemos dicho tiempo somos nosotros los que debemos de iniciar la marcha, pero con un simple toque al acelerador o mediante las teclas de multifunción situadas en el volante. Nuestra experiencia con el sistema ha sido muy positiva, el sistema realiza de una manera progresiva tanto la aceleración como



la frenada, dando al conductor una gran confianza. Este sistema requiere que el chófer se encuentre en todo momento en su asiento ya que una serie de sensores detectan su presencia.

- Sistema de cámaras 360°. Como si de un coche premium se tratara, ahora tenemos a nuestra disposición la visión 360° virtual. Dos pantallas y cuatro cámaras hacen que sea posible tener bajo control todo lo que acontece dentro del perímetro de nuestro camión. Las pantallas están situadas junto a los pilares A de la cabina. La de la derecha se activa automáticamente al mover el mando de intermitencia y nos da la visión de todo el lateral derecho. También tenemos la posibilidad de realizar una activación manual mediante un pulsador situado en el salpicadero. MAN Trucks & Bus nos da varias formas de instalación: un 360° total más indicado para rígidos de ámbito urbano que realiza durante su jornada infinidad de maniobras. La segunda opción es una sola cámara gran angular de 150° en la parte derecha de la cabina que da señal a la pantalla de 7 pulgadas situada a la derecha del salpicadero o en la pantalla del sistema de información y entretenimiento. Esta opción está más indicada para tractoras. El sistema se desactiva al alcanzar los 40 km/h.



MANUEL RUJA
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



LeciTrailer

Nuevas bañeras de obra con **KLT** en chasis y caja
KLT by LeciTrailer

K-Light

Bañera de acero aligerado

K-Limit

Bañera de acero



Robusta, ligera
y muy estable

Máxima estabilidad y resistencia
Llévala al límite



Cº de los Huertos, S/N. Apdo. 100 - 50620 Casetas Zaragoza (España)
+34 976 462 121 - lectrailer@lectrailer.com - www.lectrailer.com



LeciTrailer



CAMIONES IVECO STRALIS NP 460 PARA EL GRUPO ALONSO

EL 17% DE LOS VEHÍCULOS DE LA DIVISIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA YA SON DE GAS NATURAL

ESTA COMPAÑÍA MULTISECTORIAL APUESTA POR UN TRANSPORTE POR CARRETERA SOSTENIBLE Y EFICIENTE. PRUEBA DE ELLO ES LA ADQUISICIÓN PARA SU FLOTA DE ESTE VEHÍCULO, QUE FUE RECONOCIDO POR LOS EMPRESARIOS ESPAÑOLES COMO 'CAMIÓN DEL AÑO 2018'

Con el Stralis NP tenemos todas las ventajas que nos ofrece un camión diésel de una potencia similar, además de las ventajas medioambientales, de economía de explotación, y una etiqueta eco que valoramos mucho. Ya contábamos con el modelo de IVECO 330 cv y ahora que hemos probado el Stralis NP 460, nos ha dado buenos resultados, no tiene pérdida de potencia y además tiene una autonomía más que suficiente para nuestro trabajo, y eso es lo que nos ha animado a hacer la ampliación de nuestra flota con IVECO", explica Vicente Alonso, Consejero Delegado de Grupo Alonso.

"LO MÁS EFICIENTE ES EL GAS NATURAL"

La empresa cuenta con sus propios puntos de repostaje y busca reducir su huella de carbono, sobre todo, en la cadena logística. "Antes, el gas natural era más complicado: poca potencia, pocos puntos de repostaje, pero ahora, todo es muy distinto" afirma Alonso sobre la evolución de los combustibles alternativos para el transporte por carretera. "Al sector de la logística y del transporte, nos mueve el seguir empujando, el renovar el sector para ser más eficientes y menos contaminantes, y en este punto es

donde nosotros nos encontramos. Ahora el sector pasa por un momento complicado, estamos evolucionando hacia energías menos contaminantes, como la eléctrica, pero la realidad es que está muy lejos. Hasta que eso llegue, lo más eficiente es el gas natural", añade.

LAS VENTAS, A BUEN RITMO

IVECO es, a día de hoy, el único fabricante que ofrece una gama completa de modelos de gas natural, con tres familias de motores que van de los 136 a los 460 CV, y lidera la cuota de mercado español de vehículos industriales propulsados por gas natural con un 81,3%.



De izquierda a derecha, Alberto Rodrigo, Gerente de Área de IVECO, África Pardo, Directora de la Business Line de Pesados de IVECO España, Vicente Alonso, Consejero Delegado de Grupo Alonso, y Vicente Savall y Juan Luis Marín Leal, Gerente y Director Comercial de Vehículos Pesados en SAIPA Motor.

DISFRIMUR SUBE SU APUESTA POR EL GAS NATURAL



La empresa murciana ha continuado con la renovación iniciada el pasado año y ha incorporado a su flota más cabezas tractoras propulsadas por gas natural licuado (GNL). Concretamente ha adquirido 30 unidades del Iveco Stralis Natural Power 460, un vehículo que fue designado "Camión del Año 2018 en España" por un jurado compuesto por un centenar de empresas de transporte y especialistas en el ámbito de la automoción. Este modelo, adquirido a Ginés Huertas Industriales, concesionario perteneciente al Grupo Huertas, es el primer camión de gas natural diseñado específicamente para operaciones de larga distancia, con una autonomía de hasta 1.500 kilómetros. El presidente de Disfrimur, Juan Sánchez, destaca que el GNL es "la única opción real a los combustibles tradicionales" y reafirma "el compromiso y la apuesta de la empresa por contar con este tipo de energía limpia para lograr un transporte sostenible". El gas natural conlleva beneficios ambientales como la mejora de la calidad local del aire y pone freno a las emisiones de CO2 hasta en un 15% en comparación con su equivalente diésel. Además, en cuanto a la contaminación acústica, el gas natural reduce hasta el 50% las emisiones sonoras y las vibraciones respecto al diésel.

DISFRIMUR REFUERZA SU APUESTA POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE CON EL EL OBJETIVO DE EMISIONES CERO

Bajo el patrocinio del
Sr. Emmanuel MACRON
Presidente de la República Francesa

SOLUTRANS

19 - 23 NOV 2019 LYON · EUREXPO

SALÓN INTERNACIONAL DE LAS SOLUCIONES
PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y URBANO

LA MAYOR REUNIÓN EUROPEA DE
VEHÍCULOS INDUSTRIALES ELÉCTRICOS
DE 3,5 A 44 TONELADAS



PROGRAMA

- La 6ª edición del salón en colaboración con la PFA
 - Conferencias sobre los grandes desafíos del sector (Electrificación, Conectividad, Logística urbana...)
- NOVEDADES 2019**
- ▶ SOLUTRANS 4.0: start-up, soluciones tecnológicas para el futuro, modelos disruptivos
 - ▶ Espacios para la Formación y el Empleo

PREMIOS A LA INNOVACIÓN Y EL TALENTO



#SOLUTRANS



SU
PASE VISITANTE
GRATUITO EN

www.solutrans.fr
código: PDGSOLESP



Organización

COMEXPOSIUM

Patrocinado por

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES

Colaboradores





UN TÁNDEM TRIUNFADOR

NOS SENTAMOS AL VOLANTE DE UN SCANIA CON EL NUEVO MOTOR DC7 Y LA RENOVADA CABINA P

LA APUESTA DE SCANIA POR EL TRANSPORTE URBANO QUEDA PATENTE. HACE UNOS MESES PROBAMOS UN CAMIÓN PURAMENTE URBANO CON LA CABINA L, Y AHORA EL FABRICANTE SUECO PONE A NUESTRA DISPOSICIÓN ESTE TÁNDEM FORMADO POR UNA CABINA DE LA SERIE P Y UNA CADENA CINEMÁTICA LIGERA, QUE HACE POSIBLE TRABAJAR CON UN CONSUMO DE COMBUSTIBLE MUY AJUSTADO

El propulsor seleccionado para esta prueba se denomina comercialmente DC07 y está diseñado específicamente para aplicaciones urbanas, pero también le sobran cualidades para moverse con soltura en el transporte regional. Este motor ha sido el último en sumarse al catálogo de Scania. Con sus 7 litros, es el más pequeño que nos ofrece la marca sueca.

Para el desarrollo de este nuevo motor Scania parte de una base de motor de su socio y colaborador Cummins. Eso sí, el fabricante sueco le pone su magia y lo ha adaptado a la filosofía de la casa en cuanto a la entrega de par y potencia.

Este motor cuenta con seis cilindros en línea y culata con cuatro válvulas por cilindro. Su cubicaje total no llega a los 7 litros (se queda en los 6,7 l.), es uno de los cubicajes más pequeños para un tipo de vehículo con una MMA

A FAVOR

- Consumo ajustado de combustible
- Equipamiento cabina
- Estética del camión
- Sistema de cámaras 360°

EN CONTRA

- Movimiento en el interior de la cabina

de 18 t. Esta nueva serie se presenta con tres escalones de potencia, 220 cv, 250 cv y 280 cv. El par motor que entrega este DC07 es de 1000 Nm para el menos potenciado de 220 cv y va sumando de 100 Nm en los distintos escalones, quedando 1.100 Nm para 250 cv y 1.200 Nm para el de 280 cv.

MOTOR DC07 CON 280 CV

El protagonista de nuestra prueba ha sido el modelo más potente cargado con su MMA de 18 t. Durante el recorrido hemos comprobado que sus 280 cv han dado mucho de sí. Este motor DC07 entra en máxima potencia a 1.800 rpm. No necesita demasiadas vueltas para alcanzar sus 280 cv. Con el par sucede algo parecido, la entrega máxima la tenemos a muy bajas vueltas, 1.000 rpm y este par de 1.200 Nm lo

estira hasta las 1.600 rpm. Con este margen de 600 vueltas es fácil mantenernos dentro del rango de menor consumo.

Para conseguir estas prestaciones, los ingenieros de Scania han optado por un turbocompresor de geometría fija que resulta más robusto para este tipo de cometido. Otra particularidad en este motor es la inexistencia de la válvula de recirculación de gases. En su ausencia, Scania opta por el exclusivo sistema de postratamiento de gases de escape SCR.

OPTICRUISE DE 8 VELOCIDADES

La parte del control electrónico en este nuevo motor DC07 es totalmente de la casa sueca. Hemos podido comprobar que este motor se integra perfectamente con el resto de la cadena cinemática. La caja de cambios que acompaña a esta motorización es una GR875 Opticruise de 8 velocidades. Este modelo obtiene lo mejor de este motor DC07 y cumple sobradamente con las rutas en las que es necesario



1



2



3

1. El puesto de conducción está a la altura de cualquier camión del sector de larga distancia.
2. Los armarios superiores delanteros tienen un volumen total de 85 litros.
3. El módulo de nevera de esta cabina diurna P dispone del volumen necesario para mantener a buena temperatura los alimentos de una jornada de trabajo.

LA NUEVA SERIE DE MOTORES DC07 ESTÁ DISPONIBLE CON TRES ESCALONES DE POTENCIA: 220 CV, 250 CV Y 280 CV

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: Scania DC07 113 280 hp
- Nº cilindros: 6 cilindros en línea
- Cilindrada: 6.700 cc
- Diámetro/Carrera: 107/124 mm
- Rel. Compresión: 17,2:1
- Potencia máxima: 280 cv/ 206 kW a 1.900 rpm
- Par máximo: 1.200 Nm, de 1.050-1.600 rpm
- Potencia freno motor escape: 105 kW a 2.500 rpm

TRANSMISIÓN

- Embrague: Embrague monodisco
- Accionamiento: Hidráulico
- Caja de cambios: Scania GR875
- Nº de velocidades: 8
- Puente trasero: Scania R660 de simple reducción
- Relación de grupo: 3,07 a 1

SUSPENSIONES

- Delantera: Ballesta parabólica de dos hojas para 7,5 toneladas
- Trasera: Suspensión neumática de 2 fuelles para 11 toneladas

FRENOS

- Delanteros: Frenos de disco
- Traseros: Frenos de disco
- Accionamiento: Neumático

DIRECCIÓN

- Tipo: Recirculación de bolas con asistencia hidráulica
- Relación: 17-20:1

RUEDAS

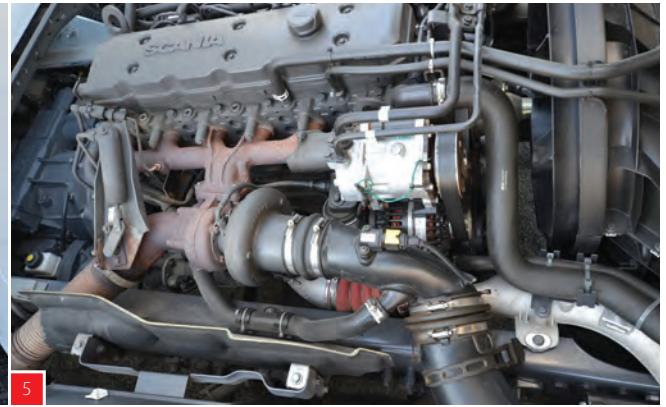
- Llantas: Alcoa 9 x 22,5
- Neumáticos delanteros: Michelin X Line Energy 315/70 R 22.5
- Neumáticos traseros: Michelin X Line Energy 315/70 R 22.5

DEPÓSITOS

- Combustible: Aluminio con capacidad de 300 litros
- AdBlue: Plástico con capacidad de 47 litros

PESOS

- MMA conjunto: 18 t



4. Este nuevo motor de 6,7 litros y 280 cv rinde a la altura de otros motores con más cubicaje.
5. Un turbo compresor de geometría fija es el encargado de gestionar el caudal de aire que necesita este motor de seis cilindros.
6. La buena insonorización de la cabina sobre el túnel motor hace que en su interior el ruido de este pequeño motor casi pase desapercibido.
7. Dos escalones bien compensados nos facilitan el ascenso al interior de esta cabina P.

CONSUMOS

| Tramo 1 | Km | Litros | L/100 | Tiempo | Km/h |
|--|--------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|
| La Atalaya (M-50) - Boadilla del Monte (Monte Segovia) | 7,45 | 1,64 | 21,98 | 12:16 | 36,44 |
| Boadilla del Monte (Monte Segovia) - Majadahonda (Polígono El Carralero) | 7,6 | 2,88 | 37,93 | 16:27 | 27,72 |
| Tramo 2 | Km | Kilos | kg/100 | Tiempo | Km/h |
| Majadahonda - Villanueva de la Cañada (M-503) | 17,09 | 3,1 | 18,15 | 16:06 | 63,69 |
| Villanueva de la Cañada - Brunete (M-600) | 4,13 | 0,85 | 20,54 | 5:22 | 46,17 |
| Brunete (M-513) - La Atalaya (M-50) | 20,24 | 4,98 | 24,58 | 20:53 | 58,15 |
| Total | Km | Kilos | kg/100 | Tiempo | Km/h |
| Tramo 1 | 15,05 | 4,52 | 30,03 | 28:43 | 31,45 |
| Tramo 2 | 41,46 | 8,93 | 21,54 | 42:21 | 58,74 |
| Total | 56,51 | 13,45 | 23,80 | 1:11:44" | 47,27 |

Climatología Inicio: 29° - Mitad: 29° - Final: 30°

Litros gasoil: 13,45
Litros Adblue: 1,3

realizar kilómetros fuera de las grandes urbes. Los modos de conducción disponibles son tres (Economy, Standard y Power), que no difieren demasiado del resto de series más enfocadas a la media y larga distancia. Nuestra ruta, como es habitual, la hemos realizado en el modo Economy.

EL PROTAGONISTA DE NUESTRA PRUEBA HA SIDO EL MODELO MÁS POTENTE CARGADO CON SU MMA DE 18 T. DURANTE EL RECORRIDO HEMOS COMPROBADO QUE SUS 280 CV HAN DADO MUCHO DE SÍ

MÁS CAPACIDAD DE CARGA

Una de las ventajas que ofrece este tipo de motorizaciones de menor cubicaje es la mayor capacidad de carga disponible. En este caso la mejora respecto al mismo camión equipado con un motor de la familia DC9 es de 360 kg. Esta gran diferencia de carga resulta muy importante para optimizar al máximo las rutas de distribución.

Otra de las ventajas añadidas es la mejora de los costes de explotación, gracias al consumo de combustible más ajustado de estos motores de menor cubicaje. Por otro lado, no hay que olvidar que estos camiones que realizan mayoritariamente distribución urbana, durante la jornada de trabajo se van vaciando de carga. Por este motivo estos motores son más que suficiente para mover con soltura la carga media que transportan.

NUEVA CABINA P

Desde la última renovación de la gama, el puesto de conducción de la nueva cabina P es de los más completos, modernos y cómodos de los existentes para el sector de la distribución urbana. Concretamente el modelo probado es la nueva CP17N. A esta cabina no le falta un detalle para conseguir que el conductor realice su jornada de trabajo de una manera relajada y cómoda.

Esta cabina CP17N además tiene un extra que mejora aún más su habitabilidad: gracias al tamaño del nuevo DC07 su túnel motor se reduce en 95 mm y la altura sobre el plano de la cabina pasa a ser ahora de 440 mm, quedando algo por debajo de los asientos. De este modo, la movilidad aumenta considerablemente dentro de la cabina. Esto también permite a Scania ofrecer el mismo equipamiento de almacenaje que en las cabinas más grandes serie G.

La altura máxima disponible en su interior es de 1.800 mm, medido desde el puesto de conducción. Si tomamos la medida sobre el túnel de motor tenemos 1.360 mm. Para acceder a su interior tres escalones amplios y bien compensados nos facilitan la tarea. Esto es una parte importante para tener en cuenta al escoger una cabina para el sector de la distribución, ya que el número de veces que se realiza esta maniobra al cabo del día es muy alto.

El equipamiento disponible en el camión testado no tiene nada que envidiar a los dedicados al transporte de media o larga distancia. Un ejemplo de ello es la existencia de cofres detrás de los asientos con acceso desde el exterior. Otro detalle que hace destacar a esta cabina P es la nevera situada en el centro. Su volumen es el suficiente para mantener nuestro almuerzo y bebida diaria a temperatura óptima.

EL PUESTO DE CONDUCCIÓN DE LA NUEVA CABINA P ES DE LOS MÁS COMPLETOS, MODERNOS Y CÓMODOS DE LOS EXISTENTES PARA EL SECTOR DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA

MIMANDO LA SEGURIDAD



8. El sistema de cámaras de 360° de Scania es de gran utilidad a la hora de realizar las maniobras.
9. La puerta de la derecha monta una ventana que Scania denomina "City Safe Window".

Al tratarse de un camión de distribución urbana, la puerta de la derecha monta una ventana que Scania denomina "City Safe Window". Esta nos sirve de gran ayuda a la hora de detectar la presencia de otros usuarios de la vía pública más vulnerables. Además, para más seguridad este camión está equipado con un sistema de visión de 360 grados que nos muestra imágenes en una pantalla tipo Tablet situada en el centro del salpicadero. El sistema nos permite mediante el teclado incorporado en su pantalla, seleccionar una de las cámaras para poder visualizar independientemente la zona deseada. También tenemos la función de ojo de halcón que nos da la visión de nuestro posicionamiento sobre la calzada.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



“NUESTRO OBJETIVO ES OFRECER UNA VISIÓN 360º DEL MERCADO DEL TRANSPORTE”

MARIO FIEMS, DIRECTOR DE SOLUTRANS 2019

EL MÁXIMO RESPONSABLE DE ESTA FERIA NOS ANTICIPA ALGUNOS DETALLES DE LA PRÓXIMA EDICIÓN QUE SE CELEBRARÁ EN LYON (FRANCIA) DESDE EL 19 AL 23 DE NOVIEMBRE

Solutrans alcanza su 15º edición este año, ¿cuáles ha sido las claves para lograr consolidarse como un encuentro de referencia en Europa? El transporte es un sector estratégico e indispensable, y corresponder con una feria a esta demanda, nos permite permanecer como un referente. Además hemos conseguido agrupar una oferta de vehículos y servicios adaptados a las necesidades de los profesionales del transporte. Pero esto no es suficiente y hemos aportado más valores añadidos: conferencias, posibilidad de realizar contactos valiosos, acercamos las principales innovaciones...

Desde su creación Solutrans ha querido estar al servicio de fabricantes y profesionales del transporte y hemos trabajado intensamente para adaptarnos a sus necesidades.

¿Cuáles serán las principales novedades que encontrarán los transportistas que acuden a Solutrans? El objetivo es ofrecer una visión 360º del mercado del transporte, desde la concepción de los vehículos hasta su mantenimiento, pasando también por las temáticas logísticas porque ahora no se puede concebir un vehículo sin tener en cuenta estos aspectos. Por ejemplo, este año la electrificación de los vehículos será uno de los ejes centrales, se mostrará una amplia oferta de vehículos eléctricos, híbridos y de hidrógeno.

Hace dos años el gas fue protagonista y en esta ocasión también estará presente. Nuestro objetivo es que los profesionales puedan conocer todas las alternativas que están a su disposición.

También nos acercamos al vehículo autónomo. Ya se están haciendo pruebas que resultarán claves para desarrollar nuevas posibilidades de transporte. Además los vehículos conectados y la gestión de los

“YA TENEMOS UNOS 630 EXPOSITORES CONFIRMADOS Y LA SUPERFICIE DE EXPOSICIÓN HA AUMENTADO UN 8%”

datos son otros temas que se va a desarrollar en conferencias y meses redondas.

Abordar temas técnicos y sociales permite que una feria como Solutrans se mantenga y crezca después de 30 años. Queremos seguir fortaleciendo nuestra posición como una referencia en Francia y también a nivel europeo.

La edición 2017 batió récords con casi 50.000 visitantes, ¿Qué objetivos se han fijado para este año? El objetivo es superar la barrera de los 50.000 visitantes, y para lograrlo hemos querido abrir la feria a otros ámbitos que están muy interconectados con el transporte como la logística, por ejemplo.

¿Cómo está evolucionando la cifra de expositores? (610 en 2017), ¿Qué presencia tendrá la industria española en esta edición?

A finales de agosto, tenemos unos 630 expositores confirmados, en comparación a los 610 de la edición del 2017, y la superficie de exposición ha aumentado un 8%. La feria crece y el número de empresas



La organización se ha fijado como objetivo superar la barrera de los 50.000 visitantes.



Esta edición volverá a contar con un programa de conferencias muy amplio.



“Abordar temas técnicos y sociales permite que una feria como Solutrans se mantenga y crezca después de 30 años”, destaca Fiems.

representadas también. Los indicadores son positivos y nos hacen ser muy optimistas para el próximo mes de noviembre, pero también para el futuro porque ya estamos pensando en 2021.

España ya está en la cima de los países expositores con la presencia de 11 empresas españolas (7 en 2017).

La escasez de conductores es uno de los grandes problemas que afecta al sector. Háblenos del Foro Empleo: ¿cómo surgió la idea de crearlo? ¿Objetivos?

En esta edición tendremos un foro específico centrado en la formación y lo hemos combinado con Solutrans 4.0. Hay profesiones nuevas que ya están surgiendo en el sector del transporte, por ejemplo el uso del 3D y la realidad virtual, y es importante atraer a los más jóvenes a estos ámbitos.

Habrà un espacio de casi 200 metros cuadrados centrado en la formación inicial, y otra área de 500 metros cuadrados donde se van a presentar proyectos y experimentos industriales.

Por otra parte, en Francia, al igual que en otros muchos lugares, se está sufriendo el problema de la escasez de conductores. Consideramos que es importante mostrar que los camiones actuales no tienen mucho que ver con los de hace diez años.

Però queremos ofrecer un enfoque global del empleo en sector que va desde la producción de los vehículos hasta la conducción, pero sin olvidar la venta o el mantenimiento. Habrà conferencias y también la posibilidad de firmar contratos de empleo. Queremos conectar a las empresas con los posibles candidatos.

¿Que aportarán a este encuentro novedades como el Breakfast Solutrans o los Experts Transport Solutrans?

Tenemos un programa de conferencias muy amplio y hemos querido dar protagonismo a expertos del sector y también a periodistas especializados para que ofrezcan su punto de vistas sobre las novedades que se mostrarán en Solutrans.

Somos una feria global que quiere ser un punto de encuentro de todos los profesionales del sector.

“SOMOS UNA FERIA GLOBAL QUE QUIERE SER UN PUNTO DE ENCUENTRO DE TODOS LOS PROFESIONALES DEL SECTOR”



LLAMANDO A LAS PUERTAS DE EUROPA

TRANSPORTES TÍO Y SOBRINO GARCÍA APUESTA POR LA INTERNACIONALIZACIÓN DE SU ACTIVIDAD

ESTA EMPRESA DE TRANSPORTES DE ACEUCHAL, UNA LOCALIDAD UBICADA EN EL CORAZÓN DE BADAJOZ, NACIÓ HACE POCO MÁS DE UNA DÉCADA. SUS ORÍGENES SON HUMILDES PERO SU CRECIMIENTO CONTINUO LES PERMITE FIJARSE AMBICIOSOS OBJETIVOS

MIEMBRO DEL JURADO



En 2008, los propietarios de Transportes Tío y Sobrino García adquirieron un par de camiones para distribuir los ajos que ellos mismos producían (y aún lo siguen haciendo). Pronto comprobaron que el aprovechamiento de los retornos significaba un incremento notable de la rentabilidad y decidieron fundar su propia empresa de transportes. “Así, como quien no quiere la cosa, el número de clientes fue creciendo y tuvimos que incrementar la flota y el personal de oficina”, recuerda Christian Espejo, Responsable de Logística y Comercial de Transportes Tío y Sobrino García.

AMPLIA FLOTA Y COMPLETAS INSTALACIONES

A día de hoy la compañía dispone de unas 30 tractoras propias, la mayoría son MAN, aunque también tienen presencia Scania e Iveco. En cuanto a los semirremolques, Leciñena es el fabricante que acapara el 90% de sus 36 vehículos. “Esta flota nos permiten ofrecer una amplia variedad de servicios: lonas, basculantes, transportes especiales, góndola y recientemente hemos incorporado frigoríficos”, apunta Espejo. Con este último tipo de transporte, Transportes

Tío y Sobrino García inicia una apuesta para ganar protagonismo en Europa, pero sin descuidar otras especialidades como las lonas, “que también deben seguir creciendo”, anticipan.

Sus instalaciones están preparadas para asumir un incremento del volumen de trabajo. En sus más de 38.000 metros cuadrados, albergan un amplio aparcamiento, taller propio, naves para realizar almacenaje y distribución y un punto de suministro de combustible.

“NUESTROS CLIENTES VALORAN LA CALIDAD DE NUESTRO SERVICIO”

La ubicación geográfica de Extremadura y la ausencia de un número significativo de grandes industrias lastra el despegue de una empresa de transporte, aunque la situación va cambiando: “aunque estamos



Christian Espejo, Responsable de Logística y Comercial de Transportes Tío y Sobrino García.

TRANSPORTES TÍO Y SOBRINO GARCÍA OFRECE UNA AMPLIA VARIEDAD DE SERVICIOS Y AHORA INICIA UNA DECIDIDA APUESTA POR EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO. “EL FUTURO DEL TRANSPORTE NO ESTÁ EN ESPAÑA SINO EN EUROPA”, APUNTAN

en una tierra donde la agricultura tiene mucho peso, muchas compañías poco a poco comienzan a abrir mercados en otros países. Por ello creemos que el futuro del transporte no está en España sino en Europa”, analiza Christian Espejo.

Desde Transportes Tío y Sobrino García apuestan por estar cerca de sus clientes y ofrecerles asesoramiento y alternativas para optimizar su logística. “Nuestra relación es de tú a tú y somos los primeros en ayudarles cuando tienen problemas”. Calidad y compromiso son los adjetivos que mejor definen el servicio que presta esta empresa. “Nuestro cliente sabe que cumplimos con lo acordado y que puede estar tranquilo cuando su mercancía está en nuestras manos”, puntualiza Espejo.

“ES DIFÍCIL ENCONTRAR CHÓFERES”

A la hora de analizar la situación del sector, los responsables de Transportes Tío y Sobrino García reconocen que es difícil encontrar chóferes preparados y



cualificados: “muy pocos conocen la profesión y saben de qué va este negocio”. Para plantar cara a este problema han optado por estrechar lazos con autoescuelas de la zona y ofrecen a sus alumnos la posibilidad de formarse e iniciar su trayectoria laboral en el seno de la empresa.

Por último, en paralelo a su apuesta por la internacionalización, la tecnología va ganando protagonismo en Tío y Sobrino García “porque queremos que nuestros clientes tengan la máxima información en todo momento sobre el estado y la ubicación de sus mercancías”, concluyen.



Transportes Tío y Sobrino García ofrece una amplia variedad de servicios: lonas, basculantes, transportes especiales, góndolas... Recientemente ha incorporado frigoríficos.

BNI: OTRA VÍA PARA SEGUIR CRECIENDO

Hace poco más de dos años, los responsables de Transportes Tío y Sobrino García decidieron unirse a Business Network International (BNI), una organización que agrupa empresas de distintos ámbitos y apuesta por la colaboración entre ellas en España y en todo el mundo. Más de 240.000 empresas en todo el planeta forman parte de BNI. “Vimos que era algo diferente, nos gustó su filosofía: si yo ayudo a otros empresarios a tener

oportunidades de negocio, ellos me ayudarán a mí. En este negocio cuenta mucho el boca a boca”, destaca Christian Espejo, Responsable de Logística y Comercial de Transportes Tío y Sobrino García.

La experiencia está siendo muy positiva, durante los últimos meses no han dejado aparecer nuevos contactos y oportunidades de negocio. “Toda la gente implicada en BNI de España, Europa y el mundo son ‘comerciales’ de nuestra empresa y cuando necesitan algo en el ámbito del transporte de mercancías por carretera tienen nuestro nombre en la cabeza”.





LA eVITO MERCEDES-BENZ YA ESTÁ A LA VENTA

LA FURGONETA DE 100% ELÉCTRICA DEL FABRICANTE ALEMÁN TIENE UNA AUTONOMÍA DE 150 KM

ESTARÁ DISPONIBLE CON CARROCERÍA FURGÓN Y TOURER (9 PASAJEROS) CON DOS TAMAÑOS DE CARROCERÍA, Y SE FABRICARÁ EN LA PLANTA DE VITORIA

Ambas versiones de carrocería comparten elementos mecánicos. El motor eléctrico de tres fases y seis polos de inducción asíncrono, la transmisión con una relación de cambio fija, el sistema de refrigeración y los componentes de la gestión electrónica están situados en el eje delantero y constituyen una unidad realmente compacta y ligera (125 kg). El motor dispone de una potencia de 85 kW (116 CV) y un par de 300 Nm.

150 KM DE AUTONOMÍA

La energía es proporcionada por tres módulos de baterías de iones de litio situadas bajo el piso del ve-

hículo. Su ubicación baja y centrada no resta espacio de carga o habitabilidad y además contribuye a lograr un buen comportamiento dinámico. Con una capacidad de batería instalada de 41 kWh (35 kWh disponibles), la autonomía es de 150 km y después de tan solo seis horas de recarga, la autonomía completa estará disponible de nuevo. Mercedes-Benz Vans garantiza una capacidad mínima de las baterías del 70 % hasta 8 años o 100.000 km.

Para garantizar que el rango operativo se utilice al máximo, la eVito también carga sus baterías cuando está en movimiento. Al decelerar o frenar, la rotación mecánica se convierte en energía eléctrica y se usa para cargar la batería de alto voltaje (recuperación). El conductor tiene una gran influencia en la recuperación utilizando avanzado sistema de recuperación por levas situadas detrás del volante. La leva izquierda aumenta el grado de recuperación, mientras que la leva derecha lo reduce. Los diferentes modos de conducción optimizan los parámetros del vehículo para maximizar la autonomía en función de las diferentes situaciones de uso.

LA eVITO FURGÓN ESTÁ DISPONIBLE DESDE 42.900 € O 439 € AL MES (FINANCIACIÓN ALTERNATIVA A CUATRO AÑOS Y 20% DE ENTRADA) E INCLUYE CUATRO AÑOS (O 160.000 KM) DE MANTENIMIENTO

MÁS DE 1.000 KG DE CARGA

La eVito furgón está disponible con dos distancias entre ejes diferentes. El modelo básico, con una longitud de 5.140 mm, tiene una capacidad de carga máxima de 1.016 kilos en 6 m³ de volumen, comparable con la Vito con un motor de combustión. La versión extra larga mide 5.370 mm. En su generoso espacio de carga de 6.6 m³ puede transportar productos hasta los 991 kilos. El peso total máximo permitido es de 3.200 kilos. En el caso de la eVito Tourer, la instalación de los módulos de baterías en el espacio debajo del piso garantiza el mayor espacio posible dentro del habitáculo con capacidad de ocho a nueve pasajeros con total confort.

MANO A MANO CON LOS PROFESIONALES

Con el inicio de las ventas de la nueva eVito se pone en marcha el programa comercial de movilidad eléctrica de Mercedes-Benz Vans que no solo consiste en la venta del vehículo, sino que abarca toda una gama de servicios y productos llave en mano para que el cliente solo tenga que preocuparse de su negocio. Esto incluye desde un cálculo de costes de utilización en comparación con su furgoneta con motor de combustión, comprobar la idoneidad de la furgoneta eléctrica según sus rutas y paradas habituales del cliente, hasta una solución integrada de instalación del punto de carga adecuado a sus necesidades sin que el cliente tenga que ocuparse de gestión alguna.



YA SE PUEDEN HACER PEDIDOS DE CUALQUIERA DE LAS VARIANTES DE LA NUEVA eVITO, QUE LLEGARÁ A LOS CONCESIONARIOS EL PRÓXIMO MES DE OCTUBRE

Una vez que se han revisado exhaustivamente las circunstancias, se desarrollarán soluciones personalizadas. Esto cubre cada parte del proceso, desde la selección del vehículo, hasta la infraestructura de carga y la actualización de los lugares comerciales para el uso de esta forma diferente de energía. Además, Mercedes-Benz Vans ofrece un nuevo servicio que permite una gestión de carga inteligente, proporcionando una visión continua del estado de carga de cada vehículo.

Por otra parte, los servicios digitales Mercedes PRO Connect ofrecen nuevos métodos para un control más eficiente de flotas. Estos incluyen servicios para la gestión de reparaciones y mantenimiento, junto con un análisis de estilo de conducción, comunicación optimizada entre el administrador de la flota y los conductores, o un control a distancia de si las puertas se han cerrado y se han subido las ventanas.

LAS CUENTAS SÍ SALEN

Los responsables de Mercedes-Benz destacan que los costes operativos (TCO) de la nueva eVito son más reducidos que los de una furgoneta equivalente con motor diésel. “El mayor precio de adquisición se compensa con unos costes de energía/combustible menores, entre un 50-60% menos que un vehículo de combustión; menores costes de mantenimiento, al incluir de serie un contrato de mantenimiento, así como ahorros en impuestos, tasas, aparcamiento o peajes”. Adicionalmente, las subvenciones vigentes en determinadas comunidades autónomas, permiten beneficiarse a los clientes de reducciones de precio de hasta 6.000 euros. Por último hay que recordar que este vehículo puede acceder al centro de las ciudades sin limitaciones.





LAS PRIMERAS VOLKSWAGEN eCRAFTER YA RUEDAN EN ESPAÑA

EL GRUPO EMPRESARIAL SORIGUÉ HA ELEGIDO ESTA NUEVA FURGONETA 100% ELÉCTRICA

ESTAS SEIS UNIDADES DE E-CRAFTER, LAS PRIMERAS ENTREGADAS EN ESPAÑA, EN UN ACTO CELEBRADO EN UNO DE SUS CENTROS DE TRABAJO UBICADO EN LA ZONA FRANCA DE BARCELONA

El encuentro contó con la presencia de Manuel Vélez, director general de las áreas de Tecnología y Servicios de Sorigué; Francesc Faus, gerente de Ambitec; Francisco Ullod, gerente de Constraula; Dana Cortina, directora general de Volkswagen Group Retail Spain y Borja Barenys, director de Ventas de Volkswagen Vehículos Comerciales. Ambitec, especializada en paisajismo y medioambiente, y Constraula, dedicada a los servicios urbanos, son las empresas Sorigué que incorporarán estos vehículos cero emisiones a su flota.

"La incorporación del nuevo e-Crafter a la flota de Sorigué es una clara demostración de cómo la movilidad eléctrica ya es una opción viable para

el ámbito profesional", explica Borja Barenys, director de Ventas de Volkswagen Vehículos Comerciales. "Tanto su autonomía como su capacidad de carga y prestaciones hacen del e-Crafter una referencia en el mercado, al igual que lo son las versiones con propulsión convencional"



La oferta eléctrica de Volkswagen Vehículos Comerciales se completará con versiones electrificadas de Caddy y Transporter realizadas por el preparador ABT.

SUBEN LAS MATRICULACIONES DE FURGONETAS ELÉCTRICAS

170 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

La nueva furgoneta e-Crafter de Volkswagen Vehículos Comerciales ofrece una conducción sin emisiones y 170 kilómetros de autonomía. Equipa un motor eléctrico con una potencia de salida máxima de 100kW/136CV que genera un par máximo de 290 Nm, garantizando un rendimiento excelente incluso con el vehículo cargado, además de una conducción eficiente, cómoda y sin emisiones. El motor se alimenta mediante un paquete de baterías de iones de litio montado bajo el suelo del espacio de carga, que se combina con un sistema de carga rápida CCS que permite recargar las baterías al 80% en tan solo 45 minutos.

El e-Crafter es el vehículo perfecto para las empresas de servicios cuyo ámbito de trabajo son las grandes ciudades, tanto por su autonomía como por el gran volumen del compartimento de carga, 3201 mm x 1832 mm x 1861 mm, con 10,7 m³ de espacio y una capacidad de carga útil de hasta 1.709 kg.

Además, presenta importantes ventajas económicas tanto por la reducción de los costes de mantenimiento y ahorro de combustible, como por las exenciones de pago en algunas vías de peaje, aparcamiento en ciertas áreas o la libre circulación en episodios de contaminación y restricción al tráfico en grandes ciudades.

LA FAMILIA ELÉCTRICA CRECERÁ

Se trata de la primera furgoneta dentro de la oferta eléctrica de Volkswagen Vehículos Comerciales que en el futuro se completará con versiones electrificadas de Caddy y Transporter realizadas por el preparador ABT. De esta manera, la marca se convertirá en la primera en disponer de vehículos 100% eléctricos dentro de estos tres segmentos de furgonetas.



Durante el pasado mes de agosto se comercializaron 142 unidades (+42%) en España, y en lo que va de año, se han matriculado un total de 1.343 unidades, lo que supone un 38% más que en los ocho primeros meses de 2018.

Desde GANVAM destacan que estas cifras ponen de manifiesto que actividades como el reparto de mercancías en entornos urbanos comienzan a ser conscientes de las ventajas de la electromovilidad, ya que al bajo coste por kilómetro se unen las facilidades de circulación por la almendra central, en contraste con las dificultades planteadas a sus homólogas de combustión tradicional; así como al aumento de la oferta de modelos destinados al reparto de mercancías.

Aunque la evolución de las ventas de vehículos eléctricos es positiva, las matriculaciones solo presentan un 0,6% del total, lejos todavía de los objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima-PNIEC que fija para el horizonte 2030 un total de 5 millones de eléctricos en circulación o, lo que es lo mismo, el 15% del parque móvil.

Por ello, tanto Aedive como Ganvam consideran necesario enmarcar las medidas de impulso al eléctrico dentro de un proyecto de Estado, con un programa de incentivos coherente, ambicioso, homogéneo en todo el territorio español, sencillo en su tramitación y continuado en el tiempo.



El acto de entrega contó con la presencia de Manuel Vélez, director general de las áreas de Tecnología y Servicios de Sorigué; Francesc Faus, gerente de Ambitec; Francisco Ullod, gerente de Constraula; Dana Cortina, directora general de Volkswagen Group Retail Spain y Borja Barenys, director de Ventas de Volkswagen Vehículos Comerciales.

**LA NUEVA FURGONETA
e-CRAFTER DE VOLKSWAGEN
VEHÍCULOS COMERCIALES
OFRECE UNA CONDUCCIÓN SIN
EMISIONES Y 170 KILÓMETROS
DE AUTONOMÍA**



TOYOTA REFUERZA SU APUESTA POR LOS VEHÍCULOS COMERCIALES

QUIERE ALCANZAR LAS 100.000 UNIDADES VENDIDAS EN EUROPA EN 2020

LA FIRMA NIPONA OFRECERÁ UNA GAMA RENOVADA DE VEHÍCULOS COMERCIALES Y UNA NUEVA MARCA, DENOMINADA TOYOTA PROFESSIONAL, PARA DAR EL MEJOR SERVICIO Y UNA ASISTENCIA COMPLETA A LOS CLIENTES PROFESIONALES

A principios de 2020 llegará al mercado la nueva Toyota PROACE CITY, un comercial ligero que se complementará con PROACE Van y PROACE VERSO y con las versiones de Hilux destinadas a profesionales. PROACE CITY es una furgoneta de reparto compacta que ampliará la cobertura de productos Toyota a más de dos tercios del mercado de comerciales. Estará disponible en versión furgón y combi, y destaca por su diseño práctico con una capacidad y una longitud de carga sobresalientes. De hecho, es uno de los pocos modelos de su categoría capaz de transportar dos EURO-palet.

Los clientes podrán escoger entre la carrocería de 4,4 m de largo o la que alcanza los 4,7 m de longitud, que tiene una batalla más grande y, por tanto, ofrece más espacio para los pasajeros y un maletero con más capacidad. En ambos casos, el interior se podrá configurar con cinco o siete plazas, siempre y cuando se trate del PROACE CITY VERSO, es decir, la variante para pasajeros. Respecto a la oferta mecánica, se ofrecerá un motor de gasolina 1.2 PureTech de 110 CV y uno diésel 1.5 BlueHDi en tres niveles de potencia: 75, 100 y 130 CV, este último disponible con un cambio automático de ocho velocidades.

HABRÁ VERSIONES ELÉCTRICAS DE PROACE Y PROACE CITY

La preocupación creciente por el cambio climático y la calidad del aire están dando lugar a nuevas normativas de reducción de emisiones en muchas ciudades europeas. Estos factores están cambiando los requisitos y las prioridades de los clientes de vehículos comerciales ligeros, en particular en las zonas urbanas. En colaboración con el Grupo PSA, Toyota incorporará versiones 100% eléctricas de PROACE y PROACE CITY, que llegan al mercado en 2020 y 2021 respectivamente.



PROACE CITY es una furgoneta de reparto compacta que ampliará la cobertura de productos Toyota a más de dos tercios del mercado de comerciales.

TOYOTA PROFESSIONAL

La nueva ofensiva de productos de Toyota ofrece la oportunidad perfecta para lanzar su nueva estrategia de marca para vehículos comerciales: Toyota Professional. Esta iniciativa potenciará la atención y dedicación a los vehículos comerciales en toda la red de concesionarios de Toyota. Los nuevos centros de vehículos comerciales Toyota ofrecerán a los clientes una experiencia única, que supondrá la transformación de algunos espacios en los concesionarios en centros especializados, con personal específico.



Toyota
Professional

LOS VEHÍCULOS COMERCIALES SE ESTACAN EN AGOSTO



Durante el pasado mes se matricularon 15.394 vehículos comerciales ligeros, una cifra idéntica a la del pasado ejercicio. En los ocho primeros meses, la venta de estos vehículos registra un crecimiento del 2,4% (151.139 unidades), según los datos de ANFAC. Las Empresas acaparan más de la mitad de las ventas (82.836), le siguen los Autónomos (44.005) y Alquiladores (24.296).

A PRINCIPIOS DE 2020 LLEGARÁ AL MERCADO LA NUEVA TOYOTA PROACE CITY, UN COMERCIAL LIGERO QUE SE COMPLEMENTARÁ CON PROACE VAN Y PROACE VERSO



La garantía
del fabricante

5
años de garantía

COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN PARA VEHICULOS PESADOS

COLUMNAS
CON CABLES O
SIN CABLE
SEGÚN SUS
NECESIDADES

NUEVA
GARANTÍA DE 5
AÑOS SUJETA A
CONDICIONES

INSTALACIÓN,
ASISTENCIA
TÉCNICA EN
TODA LA
PENINSULA
MÁS ISLAS



Contacte con nosotros a
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o facebook/SefacEspana



CITROËN BERLINGO SIGUE TRIUNFANDO EN EL MERCADO ESPAÑOL

LA NUEVA GENERACIÓN INICIÓ SU COMERCIALIZACIÓN HACE UNOS MESES

EL NUEVO CITROËN BERLINGO LLEVA YA CASI UN AÑO EN NUESTRAS CALLES Y CARRETERAS Y HA AFIANZADO SU ÉXITO EN EL MERCADO ESPAÑOL

Desde su nacimiento en 1996 ha sido un vehículo de referencia para los profesionales de múltiples ámbitos, y tras su última renovación en la que se ha acentuado su polivalencia con un diseño que se acerca al universo SUV, se ha convertido en una opción idónea para los planes de ocio.

Su amplio espacio interior y una apuesta por la modularidad son dos de las claves de su éxito. Ofrece, por ejemplo, tres asientos abatibles individuales en las plazas traseras. Gracias a un sencillo mecanismo, se puede disponer de un suelo totalmente plano. De este modo, la longitud de carga puede alcanzar los 3,05 m (2,70 m en la versión

M), si también se deja el asiento del acompañante en posición horizontal. Su volumen de maletero es toda una referencia, hasta alcanzar los 775 l en la versión M.

AÚN MÁS LÍDER



Quando se lanzó comercialmente en España, el nuevo Citroën Berlingo asumía el peso de continuar con el liderazgo de sus antecesores. Doce meses después de su lanzamiento, los responsables de Citroën se muestran muy satisfechos con los más de 25.000 pedidos y una cuota de mercado del 24%. Además destacan que las ventas de este modelo crecen tres veces más su segmento: 3,6% frente a 1,1%.

UNA SERIE ESPECIAL PARA CELEBRAR EL CENTENARIO DE CITROËN



La marca francesa ha creado la serie especial nuevo Citroën Berlingo 100 Años que destaca tanto por su vocación lúdica como por su confort y su equipamiento tecnológico. Disponible en dos tallas, cuenta con los toques aventureros de las barras de techo y las llantas de aleación de 16" Starlit. Se distingue por detalles de color blanco en el contorno de los faros antiniebla y los Airbump® de la parte baja de las puertas. Cuenta con funciones de ayuda a la conducción avanzadas como el navegador 3D Citroën Connect NAV, que

ofrece información sobre el estado del tráfico y la climatología en tiempo real, o el freno de estacionamiento eléctrico. En el interior, el confort y la modularidad son protagonistas, con múltiples espacios guardaobjetos y el climatizador automático bizona.

La serie especial nuevo Citroën Berlingo 100 Años permite disfrutar de las prestaciones de las eficientes mecánicas diésel BlueHDi 100 y BlueHDi 130 S&S 6v y del motor gasolina PureTech 110 S&S 6v. Disponible desde 16.890 euros.

El habitáculo dispone de 28 huecos portaobjetos, con hitos como la nueva generación del techo Modutop® que también ofrece una mayor luminosidad, o la guantera Top Box, posible gracias a los Airbag in Roof.

MÚLTIPLES AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

En cuanto a las prestaciones, el nuevo Citroën Berlingo destaca por su maniobrabilidad, su menor peso y su importante arsenal tecnológico, con 19 novedosas funciones de ayuda a la conducción, según versiones. Para aumentar el confort, se ha realizado un ajuste específico de las suspensiones, que se beneficia de las décadas de "savoir-faire" de Citroën en esta materia. En el apartado de la conectividad, cuenta con novedades como el navegador Citroën ConnectNAV o el sistema de recarga inalámbrica para smartphones. Estructurada en tres niveles de acabado (Live, Feel y Shine), la gama del nuevo Berlingo está totalmente equipada desde el primer nivel.

DESTACA POR SU MANIOBRABILIDAD, SU MENOR PESO Y SU IMPORTANTE ARSENAL TECNOLÓGICO, CON HASTA 19 NOVEDOSAS FUNCIONES DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN





PREPARADA PARA CONQUISTAR LA CIUDAD

MAN eTGE 3.140 – 100% ELÉCTRICA

EL FABRICANTE ALEMÁN APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD EN EL ÁMBITO DE LA DISTRIBUCIÓN Y OFRECE A LOS PROFESIONALES UNA VERSIÓN COMPLETAMENTE ELÉCTRICA DE SU TGE

A FAVOR

- Respuesta inmediata
- Retención progresiva
- Confort de conducción

EN CONTRA

- Recubrimientos en la caja de carga
- Posición del freno de mano

Contar con una tracción en el eje delantero permite reducir el peso del vehículo unos 50 kilogramos, con la consiguiente ganancia de carga útil. Además desciende la altura del piso en la zona de carga (-80 milímetros): hay más espacio para la mercancía y se facilitan las tareas de carga y descarga. El volumen del espacio de carga oscila entre los 3,98 y los 17 metros cúbicos, su longitud puede alcanzar los 4,81 metros y la altura 2,24 metros, según las versiones. El piso de carga es metálico y opcionales de plástico ligero, para cargas livianas y otro ultra-rígido para cargas pesadas.

La eTGE está equipada con un motor (cargador e inversor) trifásico con un tamaño parecido al blo-

que del motor de combustión, montado en el eje delantero y combinado con una caja reductora de una velocidad y con tracción a este eje. Este motor síncrono de campo magnético permanente ofrece una potencia máxima de 100 kilovatios (160 CV), con una potencia en funcionamiento continuo de unos 50 kilovatios y un par de 290 Nm, que los transmite directamente al eje propulsor.

Un paquete de baterías de ion-litio, compuesto por 264 celdas de alto voltaje con una capacidad de 35,8 kWh., se encarga de alimentar este motor. Este conjunto de baterías va colocado debajo del piso de carga, que queda ligeramente más alto, como el que

se usa en las versiones de carrocería con tracción trasera y motor diésel.

MÁS DE 170 KM DE AUTONOMÍA

Su autonomía permite alcanzar los 173 kilómetros (ciclo NEDC), una distancia más que suficiente si tenemos en cuenta que según algunos estudios, el 70% de las furgonetas cubre una media diaria de 100 kilómetros y el 35% de ellas no supera los 120 kilómetros diarios.

El fabricante ofrece una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros (lo que se produzca antes) para las baterías, que se pueden recargar de tres formas diferentes: por una toma convencional de corriente alterna de 230 V (en unas 15 horas alcanzan el 100% de su capacidad), con un terminal de carga Walbox también en corriente alterna, con un suministro de 7,2 kW, el tiempo de recarga se acorta a 5 horas y media, y la tercera opción es la carga rápida utilizando una toma de corriente continua de 40 kW (en 45 minutos tenemos el 80% del total de su capacidad). Con un mantenimiento adecuado una batería de 36 kWh solo pierde el 15% de su capacidad después de diez años y de unos 2.000 ciclos de carga.

ALTAS PRESTACIONES Y MÍNIMO MANTENIMIENTO

Esta eTGE cuenta con una equipamiento básico muy completo: sistema de frenado de emergencia EBA (Emergency Brake Assist), asistente de protección contra el viento lateral, aviso de abandono de carril con corrector de la trazada, sistema de control de crucero, limitador de la velocidad y cámara de marcha atrás entre otros. Con un lastre de 500 Kg., probamos esta furgoneta de MAN. Al tratarse de un vehículo eléctrico la instrumentación cambia: el reloj cuentarrevoluciones es sustituido por el indicador de carga y descarga de la batería, que nos indica lo que gastamos según aceleramos o lo que nos carga. Cuando levantamos el pie del acelerador y el vehículo retiene, el reloj inferior pequeño nos indica la potencia que empleamos. En la pantalla central multifunción, también podemos ver el flujo de energía que la batería manda a las ruedas o a la inversa, según que el vehículo marche o retenga.

SU AUTONOMÍA PERMITE ALCANZAR LOS 173 KILÓMETROS (CICLO NEDC) Y LAS BATERÍAS SE PUEDEN RECARGAR AL 80% EN 45 MINUTOS

LA eTGE SE PUEDE HOMOLOGAR COMO 3,5 O 4,25 TONELADAS, CON LO QUE PODEMOS CONTAR CON UNA CAPACIDAD DE CARGA DE HASTA 1,75 TONELADAS



La eTGE está equipada con un motor (cargador e inversor) trifásico con un tamaño parecido al bloque del motor de combustión.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Tipo: Eléctrico síncrono de excitación permanente
- Potencia máxima: 136 CV / 100kW
- Par máximo: 290 Nm
- Numero de revoluciones: 3.300 rpm
- Relación de la caja: Reductora de 1 velocidad
- Tracción: Delantera

BATERÍA Y RECARGA

- Tipo Iones de litio
- Capacidad de la batería 35,8 kWh
- Número de celdas 264
- Cargador On-board (AC) de 7,2 kW

SUSPENSIONES

- Delantera Independiente McPherson
- Trasera Eje regido por ballestas

PESOS Y DIMENSIONES

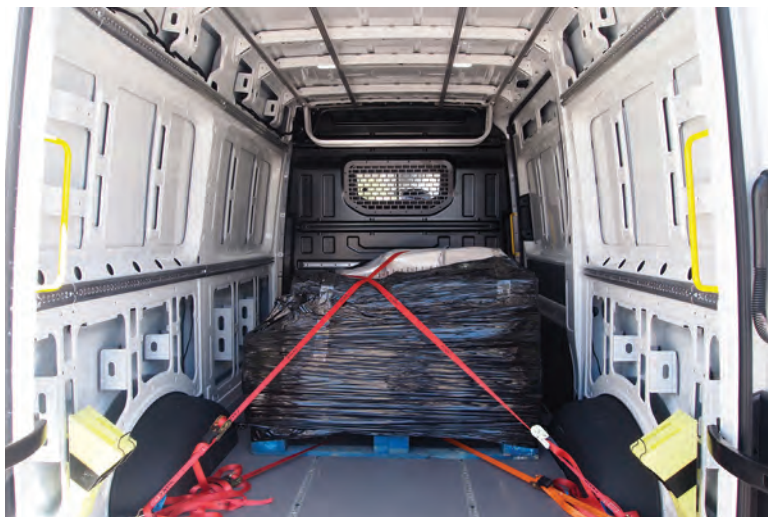
- MMA 3.500 Kg.
- Longitud 5.986 mm
- Anchura total 2.040 mm.
- Altura interior 1.861 mm

OTROS

- Dirección Asistida eléctrica
- Sistema de frenos Servo-asistido .
- Delantero/Traseros Discos ventilados
- Neumáticos 255/45 R18



El cuadro de relojes y la pantalla central multifunción nos ofrecen una gran cantidad de información sobre el funcionamiento de este vehículo.



Probamos esta furgoneta con un lastre de 500 Kg.

NADA MÁS PISAR EL ACELERADOR TENEMOS TODA SU POTENCIA A NUESTRA DISPOSICIÓN, CON UNA ACELERACIÓN CONSTANTE Y PROGRESIVA QUE NOS LLEVA A LOS 90 KM/H PERMITIDOS. LA AUSENCIA DE RUIDOS Y VIBRACIONES LE OTORGA UNA CONDUCCIÓN MUY AGRADABLE

Con la palanca en su posición "D" iniciamos la marcha, nada más pisar el acelerador tenemos toda su potencia a nuestra disposición, con una aceleración constante y progresiva que nos lleva a los 90 Km/h permitidos. La ausencia de ruidos y vibraciones le otorga una conducción muy agradable y un gran confort a bordo. Con el sistema de regeneración de frenada, el cual se activa en cuanto soltamos el pedal del acelerador, además de cargar la batería se retiene el vehículo y evita que tengamos que tocar el freno en muchas ocasiones, con el consiguiente ahorro de pastillas de freno.

El vehículo es muy estable, ya que tiene su punto de gravedad bajo por la posición de las baterías, y con una conducción de cruce de 90 Km/h, mantiene un consumo de unos 20 kWh. Al ser totalmente eléctrico tanto el climatizador como la calefacción se alimentan de las baterías, y el consumo se eleva ligeramente cuando usamos alguno de estos dispositivos.

La eTGE se puede homologar como 3,5 o 4,25 toneladas, con lo que podemos contar con una capacidad de carga de hasta 1,75 toneladas.

Por último hay que recordar que MAN con su servicio Transport Solutions ofrece un asesoramiento individualizado a cada comprador de un vehículo eléctrico. Se estudia si encaja con sus necesidades, se analiza qué tipos de ruta realiza y se le ayuda a la hora de gestionar las infraestructuras de recarga y suministro de energía.



JUAN MORÓN
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS LIGEROS



SCHMITZ CARGOBULL REFUERZA SU APUESTA POR LA TELEMÁTICA

OFRECE DE SERIE EL TRAILERCONNECT EN SUS SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS S.KO COOL

BAJO EL CONCEPTO "100% SMART", EL FABRICANTE ALEMÁN QUIERE IMPULSAR LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL EN EL SECTOR Y PONE AL ALCANCE DE LOS PROFESIONALES SU SISTEMA TELEMÁTICO PROPIO

Uno de los obstáculos a los que se enfrentaba hasta la fecha la digitalización de los procesos de distribución era la falta de datos procedentes del semirremolque. Schmitz Cargobull ya está instalando en sus S.KO COOL una CTU-3, la tercera generación de su propia unidad de control de telemática. Conjuntamente con las nuevas máquinas de frío de Schmitz Cargobull S.CU Mono-Temp y S.CU MultiTemp, pero también con equipos de frío de todos los demás fabricantes.

MUCHAS NOVEDADES

El sistema suministra los datos de temperatura, que mide mediante dos o cuatro sensores instalados en el compartimento de carga. El registrador de temperatura digital de la CTU-3 también es nuevo, y está certificado según la norma DIN EN 12830. Gracias a ello, los clientes ya no necesitan comprar un registrador de temperatura externo. También se ofrece como opción una impresora propia y asequible para obtener la información impresa.

Aquellos clientes que quieran más información pueden seleccionar otras opciones. Dependiendo de sus necesidades, se pueden conec-

tar sensores adicionales a la unidad de control. De este modo, por ejemplo, pueden recibir información sobre la presión de los neumáticos y el estado de las puertas. Un sistema de bloqueo de puertas de desarrollo propio permite incluso controlar la apertura y cierre de las puertas traseras de manera remota o desde el propio semirremolque.

Además, se dispone de sensores que transmiten información sobre el nivel de combustible en el depósito de la máquina de frío, las cargas sobre los ejes y el estado de las pastillas de freno.

TRAILERCONNECT

La unidad de control transmite los datos por telefonía móvil al nuevo portal TrailerConnect® de Schmitz Cargobull o a otro sistema. El uso básico de los datos en el portal de telemática TrailerConnect® está incluido para los primeros 24 meses. Además, la marca del elefante azul ha desarrollado la aplicación beSMART que permite al conductor conectarse con la unidad de control mediante WLAN, de manera que permanezca informado en todo momento.





“SOMOS LA EMPRESA REFERENTE EN SERVICIOS DE MOVILIDAD PARA TRANSPORTISTAS”

ALFONSO DIAZ LLAIRÓ, DIRECTOR GENERAL DE UTA ESPAÑA Y PORTUGAL

DESPUÉS DE CASI UN AÑO AL FRENTE DE LA COMPAÑÍA EN LA PENÍNSULA IBÉRICA, ALFONSO DIAZ LLAIRÓ HACE BALANCE EN LAS PÁGINAS DE TRANSPORTE 3 Y ANTICIPA PROYECTOS DE FUTURO

Qué balance hace de estos meses al frente de UTA en España?

Es un orgullo y una satisfacción formar parte del gran grupo humano de UTA y dirigir las operaciones de la compañía en España y Portugal. UTA es un referente internacional con un excelente posicionamiento, aceptación y valoración de marca. Tenemos mucho potencial para seguir creciendo, tanto en la península ibérica como en el resto de Europa.

Respecto a los resultados del primer semestre del 2019, hemos experimentado un crecimiento destacado en ventas y desarrollo de negocio. Los buenos resultados nos permiten abordar nuevos objetivos de crecimiento en este mercado estratégico para el grupo.

Recientemente han estrenado nuevas instalaciones en Barcelona, ¿qué nos puede contar sobre ellas? ¿Por qué decidieron dar el salto desde Valencia hasta la ciudad Condal?

La inauguración de las nuevas oficinas centrales en Barcelona es un claro ejemplo de la apuesta por el mercado ibérico. Hemos trasladado y ampliado nuestras oficinas centrales desde Paterna (Valencia) al World Trade Center de Cornellà de Llobregat en Barcelona. Estas nuevas instalaciones de más de 1.500 m², compartidas con nuestra empresa matriz Edenred, nos proporcionan unas oficinas modernas, respetuosas con el entorno, inspiradoras y que nos empujan a potenciar proyectos enfocados en la innovación.

Este cambio de instalaciones viene acompañado de la expansión y la incorporación de un nuevo equipo humano profesional, comprometido y con una clara orientación al cliente, que sin duda son claves del éxito y de la diferenciación de nuestra compañía.

¿Estáis percibiendo un incremento en la profesionalización del sector mientras se produce un descenso del protagonismo de los autónomos?

Los datos de los últimos años advierten un incremento de las flotas en manos de empresas más grandes y un descenso de vehículos por parte de los transportistas autónomos. Así, las sociedades ya disponen de aproximadamente un 75% del parque de vehículos de transporte en España, quedando el 25% restante en manos de autónomos y cooperativas.

En cifras totales, observamos que en enero de 2014 las empresas de hasta cinco vehículos tenían un total de 154.965 unidades y en enero de 2019 han pasado a tener 141.170, lo cual significa un retroceso del 13,8%. Por el contrario, las empresas con más de cinco vehículos han crecido un 48,2% en el mismo periodo de cinco años, contando con un total de 198.332 vehículos.

“HEMOS EXPERIMENTADO UN CRECIMIENTO DESTACADO EN VENTAS Y DESARROLLO DE NEGOCIO EN 2019”

¿Cuál es el perfil de vuestro cliente?

Nuestra oferta está diseñada tanto para empresas de mayor tamaño como para autónomos con menor número de vehículos, gracias a la personalización de nuestros productos según la tipología de cliente.

En un ámbito con tanta competencia, ¿qué línea está siguiendo UTA para diferenciarse?

En este entorno tan competitivo, dinámico y de cambio continuo los profesionales del transporte buscan un socio estratégico que les pueda ofrecer un servicio fiable, global y personalizado.



La inauguración de las nuevas oficinas centrales en Barcelona es un claro ejemplo de la apuesta por el mercado ibérico. “Este cambio de instalaciones viene acompañado de la expansión y la incorporación de un nuevo equipo humano profesional”, explica Díaz Llairó.



“Nuestro dispositivo para el pago de peajes UTA One® está teniendo una aceptación espectacular en el mercado europeo”, aseguran los responsables de UTA.

UTA es un referente y líder europeo con una experiencia de más de 55 años y destaca por su servicio global, la innovación y la seguridad. UTA es especialista en tarjetas de repostaje con una red con más de 50.000 estaciones de servicio en 39 países, peajes, servicios fiscales y en general todos los servicios de movilidad que necesite un transportista.

Lo que nos diferencia y nos hace únicos es ofrecer un servicio global en toda Europa con un único proveedor y productos personalizados. Todo ello con el mejor servicio y atención de nuestro excelente equipo humano. Ofreciendo a nuestros clientes todos los productos con las herramientas necesarias para tener el máximo control de su actividad, ahorro de costes, sencillez y simplicidad.

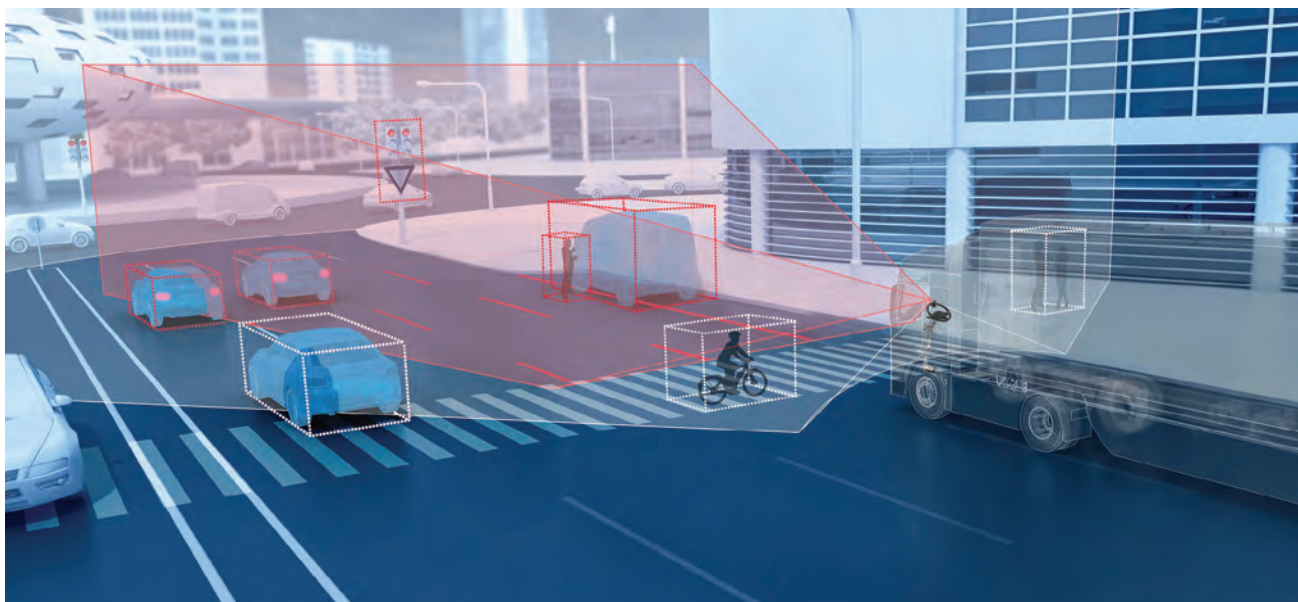
¿Qué producto destacaría en la oferta actual de su compañía?

Nuestro dispositivo para el pago de peajes UTA One® está teniendo una aceptación espectacular en el mercado europeo. UTA One® es la solución más inteligente para el pago de peajes en Europa, incluyendo Bélgica, túnel Liefkenshoek, Francia, Italia, Alemania, Austria, Polonia (A4), Portugal y España. Además en los próximos meses se ampliará sucesivamente a la República Checa, Hungría, Eslovenia, Polonia, así como las rutas centrales, puentes y conexiones de ferry en Escandinavia.

¿Qué objetivos se ha marcado la compañía para el mercado ibérico a corto y medio plazo?

Uno de nuestros objetivos a corto y medio plazo es fortalecer nuestro buen posicionamiento en la península y ser la opción de movilidad más completa y eficiente para nuestros clientes en toda Europa. Vamos a continuar apostando e invirtiendo los recursos necesarios para seguir siendo el mejor compañero de viaje de las empresas de transporte españolas y portuguesas. Tal y como reza nuestro lema: ‘UTA Non STOP’.

“LOS DATOS DE LOS ÚLTIMOS AÑOS ADVIERTEN UN INCREMENTO DE LAS FLOTAS EN MANOS DE EMPRESAS MÁS GRANDES Y UN DESCENSO DE VEHÍCULOS POR PARTE DE LOS TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS”



ZF, UNA COMPAÑÍA DE TECNOLOGÍA GLOBAL

TRABAJA EN SISTEMAS DE CONECTIVIDAD, AUTOMATIZACIÓN Y SEGURIDAD

ZF SUMINISTRA SISTEMAS Y TECNOLOGÍA PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES, LO QUE PERMITE LA MOVILIDAD DE PERSONAS Y MERCANCÍAS DE LA PRÓXIMA GENERACIÓN

SUS AVANCES EN CONECTIVIDAD Y AUTOMATIZACIÓN

ZF mejora continuamente sus sistemas en las áreas de conectividad digital y automatización para que los vehículos puedan ver, pensar y actuar (See-Think-Act). Para ello, una de las principales adquisiciones de los últimos años fue TRW en 2015.

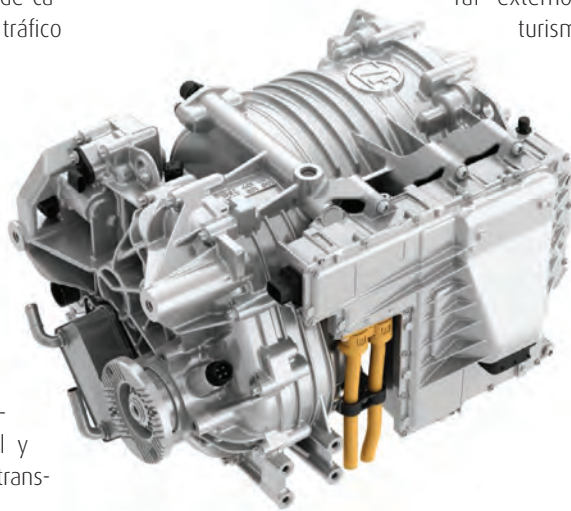
En el futuro, los sistemas de transporte autónomos para los servicios de transporte compartido contribuirán de forma importante a la movilidad urbana inteligente. ZF ha desarrollado una amplia gama de sensores de cámara, radar y lidar para permitir a estos taxis robóticos navegar por el tráfico de la ciudad de forma fiable y segura.

La empresa ofrece el ordenador central más potente disponible actualmente en la industria del automóvil en forma de caja de control ZF ProAI RoboThink AI. En la joint venture e.GO Moove GmbH y junto con el proveedor holandés de servicios de movilidad 2getthere, en la que el grupo adquirió una participación mayoritaria la pasada primavera, ZF está trabajando en varios sistemas de transporte autónomo para la futura movilidad urbana.

“VISIÓN ZERO DE ZF”: CERO EMISIONES, CERO ACCIDENTES

ZF ofrece una de las carteras de tecnología de seguridad más completas entre los proveedores de la industria automotriz. Esta cartera incluye, entre otros, sensores, frenos, airbags, unidades de control y componentes de chasis. Sus soluciones de sistemas integrados para la trans-

misión eléctrica, desde la tecnología de 48 V hasta los accionamientos puramente eléctricos, abren el camino a la movilidad de emisiones cero. Un proyecto en Japón acaba de ver la demostración de la central eléctrica CeTrax lite en un vehículo de prueba ZF. Pero también el continuo desarrollo de tecnologías inteligentes para la conducción asistida y autónoma nos acerca a nuestro objetivo de Visión Cero. Para la monitorización de puntos ciegos se ha presentado recientemente un asistente de giro, hace algunas semanas ZF presentó el nuevo sistema de cámara con dos objetivos para vehículos comerciales. Ambos sistemas tienen la posibilidad de aumentar significativamente la seguridad en las calles. Además, se ha presentado un airbag lateral externo para turismos.





HERVIAN RENUEVA Y AMPLÍA SU FLOTA

La empresa murciana, experta en el transporte productos Pharma, se encuentra inmersa en un proceso de actualización de su parque de vehículos, que también experimentará un crecimiento durante los próximos meses para garantizar el mejor servicio a sus clientes. Al cierre de 2019, contará con una flota compuesta por 138 tractores y 151 semirremolques. La edad media será de año y medio. Hervian ha incorporado recientemente dos camiones Scania Serie R con motor de 580 CV que se destinarán a su servicio de megacamiones que cubre la ruta Madrid-Barcelona-Madrid. Los responsables de la compañía han anticipado que potenciarán este trayecto con la incorporación de otro vehículo Lecitrailer que comenzará a operar antes de que concluya este ejercicio y trans-

portará productos Pharma. Y no descartan tener presencia con conjuntos de 25,25 metros en otras áreas de nuestro país (Andalucía y La Coruña).

Además de estos dos vehículos, Hervian ha adquirido otras ocho unidades Scania R500 que comenzarán a rodar el próximo mes de octubre. En otoño también se completarán las entregas de nuevas tractoras Volvo FH13 500 (20 unidades), Mercedes-Benz ACTROS 1848 LS MP5 (10) y MAN TGX 18.510 (7).

En el apartado de semirremolques, la adquisición más destacada son cinco 'frigos' SOR con el nuevo motor Carrier H19.

Al cierre de 2019, la empresa murciana contará con una flota compuesta por 138 tractores y 151 semirremolques.



GRUPO SESÉ, DEL DUO TRAILER AL DRON

Hace año y medio la compañía aragonesa ponía en circulación por primera vez en España un camión de 31,75 y una MMA de 70 t., y ahora vuelve a situarse a la vanguardia en innovación. En un proyecto conjunto con SEAT, está probando si es posible suministrar componentes "just in time" con drones desde su centro logístico en Abrera hasta la fábrica de SEAT en Martorell, cubriendo una distancia de poco más de 2 kilómetros.

Los responsables del proyecto destacan que "mejorará la flexibilidad de las líneas de producción" porque los drones conectarán ambas instalaciones en solo 15 minutos, mientras que en la actualidad un camión tarda hora y media en realizar este mismo trayecto. De este modo, siempre que se necesite una pieza de forma rápida en la línea de producción se facilitará el suministro rápidamente, mejorando así la eficiencia.

GRUPO ARNEO CREARÁ LA "FUNDACIÓN ARNEO PARA LA SEGURIDAD VIAL"

Tiene como objetivo implementar medidas que mejoren la seguridad vial en las carreteras riojanas y reduzcan la siniestralidad, impulsar proyectos encaminados a la mejora de las infraestructuras, y colaborará con con otras Asociaciones y Fundaciones de Víctimas para ofrecerles asistencia y ayuda.

Grupo Arnedo siempre ha defendido como solución al problema de seguridad vial que existía en La Rioja que se produzca la eternamente postergada gratuidad con la liberalización de la AP-68, o el desdoblamiento completo de la N-232 y N-124, "que deben ser autovías, sin coste ni para los transportistas ni para el resto de usuarios, como tienen todas las demás Comunidades Autónomas", aseguran.

"La Rioja necesita inversión urgente en infraestructuras si no quiere quedarse atrás en el desarrollo global del Estado, que es lo que está ocurriendo en las últimas décadas sin que las administraciones públicas hagan nada para impedirlo", lamentan.





MADRID CENTRAL: PLAZOS "VIABLES" PARA RENOVAR LAS FLOTAS DE DISTRIBUCIÓN

CETM-Madrid, la organización que representa al sector del transporte de mercancías por carretera de la Comunidad de Madrid, realizó una valoración positiva de la reunión de la Mesa de Seguimiento de Madrid Central, mantenida con el nuevo equipo de gobierno del Ayuntamiento. La patronal madrileña del transporte de mercancías por carretera destaca el talante "negociador" por parte del actual equipo de Gobierno "que hace atisbar esperanzas de llegar a acuerdos para un desarrollo ecuánime y consensuado de Madrid Central". Durante este encuentro, CETM-Madrid mostró la preocupación del sector por la prohibición de acceso de los vehículos para distribución urbana de mercancías (DUM), catalogados como ligeros sin distintivo, a partir del 1 de enero de 2020, y la imposibilidad del sector de asumir el calendario de renovación de flotas de 2020 a 2025.

También propuso una flexibilización de los horarios de acceso para que se permita una ventana de tarde a fin de poder dar cobertura a determinados servicios y evitar la congestión que se produce durante la mañana. Por último, denunció el desamparo absoluto en el que se encuentran las empresas de mudanzas en la configuración actual de Madrid Central.

Los representantes del Ayuntamiento de Madrid se mostraron sensibles y receptivos a la ampliación de los plazos para la renovación de flotas debido a la importante inversión que supone para los autónomos y pymes del sector, así como por la escasa oferta de vehículos que existe actualmente en el mercado de energías alternativas, por lo que se han comprometido a fijar plazos "viables y creíbles", que están en sintonía con el reciente anuncio del Consistorio de aprobar un plan de ayudas de 200 millones de euros para la renovación de las flotas.



EL CALOR 'DERRITE' A LOS CAMIONES

Al igual que sucedió en julio, las matriculaciones de vehículos industriales han cerrado agosto en negativo (1.180 unidades / -28,3%), según los datos de ANIACAM.

En el mes que acaba de concluir, las Tractoras siguen siendo el segmento con más peso en el mercado español. Se han matriculado 610 unidades (-40,6%). Scania (119), Volvo (116) y Mercedes-Benz (106) han liderado las ventas en este segmento en agosto.

Las ventas Camiones Medios y Rígidos de Carretera también han caído: -7,9% (220 unidades) y -18,7% (222 matriculaciones) respectivamente. Los Camiones Ligeros (+32,7% / 8 69 unidades) y los Rígidos de Obra (+7,3% / 59 unidades) son los únicos segmentos que han concluido el mes en positivo. En el periodo enero - agosto se han matriculado en España 15.660 vehículos industriales, un 1,7% menos que en el mismo periodo de 2018.



LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE SE TOMA UN RESPIRO

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 agosto.

Los plazos de pago se situaron en 81 días de media durante el pasado mes, dos menos que en julio. El plazo medio de pago en el año 2019 ya supera los 80 días, después de encadenar cinco meses por encima de esta cifra.

El 64% 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.



CONCEDIDAS LAS AYUDAS PARA ABANDONAR LA ACTIVIDAD

El Ministerio de Fomento ha publicado la lista de beneficiarios a las ayudas al abandono de la actividad correspondientes a 2019. Un total de 303 transportistas autónomos de avanzada edad o en situación de invalidez han recibido 30.000 euros para el abandono de la actividad del transporte por carretera.

Esta convocatoria ha contado de nuevo con el mismo presupuesto de 2018, alrededor de 91 millones, lo que ha ocasionado además una ligera disminución de beneficiarios respecto del pasado año (306 en 2018).

El número de transportistas que han quedado fuera del listado de beneficiarios por falta de presupuesto asciende a un total de 551, por lo que FENADISMER va a solicitar al nuevo Gobierno, no solo que se mantengan dichas ayudas en 2020, sino que en lo posible se incremente su presupuesto, con el fin de posibilitar un retiro digno a los transportistas de edad más avanzada.



DETECTAN NUEVAS MANIPULACIONES EN LOS TACÓGRAFOS DIGITALES

Los Mossos d'Esquadra han denunciado a un camionero que presuntamente manipuló el tacógrafo de su camión y han destacado que se trata de un tipo de reprogramación "que no se había detectado nunca con anterioridad".

En una inspección rutinaria en la AP-7, los agentes comprobaron que el tacógrafo de este vehículo de matrícula rumana, a pesar de estar circulando, señalaba que estaba en tiempo de descanso y que el cuentakilómetros estaba parado.

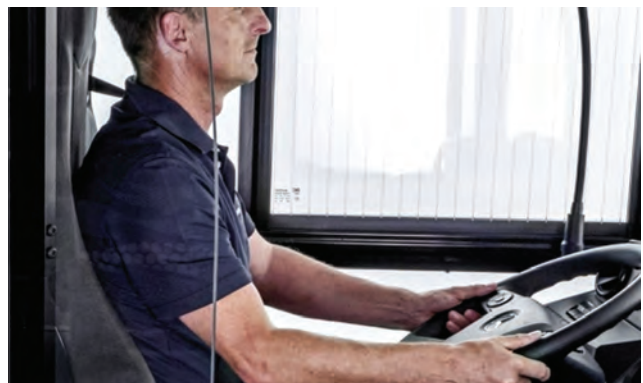
Según pudieron verificar los Mossos, este camión ha recorrido 75.000 kilómetros que no han quedado registrados. Aunque había sido inspeccionado con anterioridad en siete ocasiones en diversos países de la Unión Europea desde octubre de 2017, en ningún caso se detectaron anomalías.

El transportista fue sancionado con una multa de 4.000 euros y tuvo que colocar un nuevo tacógrafo valorado en 1.500 euros.

ALEMANIA BUSCA CHÓFERES PROFESIONALES EN ESPAÑA

Una empresa alemana busca 500 conductores profesionales de entre 24 y 45 años ante la falta de chóferes de autobús en el país teutón. B-Bus Gruppe se ha dirigido a la autoescuela Acción de Cabra (Córdoba), donde se centralizará toda la formación de los futuros trabajadores.

La compañía se encargará de financiar el carnet de conducir de autobús a los futuros conductores, de pagar el CAP de viajeros y el curso de idiomas. Toda la formación se llevará a cabo en Cabra (Córdoba). Previamente, habrá que firmar un contrato de trabajo. Posteriormente, ya en Alemania, B-Bus Gruppe pagará al trabajador los tres primeros meses de alojamiento, le ofrecerá una beca de 1.000 euros para financiar la mudanza y un contrato de trabajo con una jornada laboral de 38 horas a 1.700 euros netos al mes, horas extraordinaria aparte. La compañía ofrece además un complemento de entre 100 y 300 euros al mes a los conductores que



estén casados. Si tienen hijos, también tendrán otro complemento de otros 204 euros al mes.



SEUR INCORPORA A SU FLOTA CAMIONES VOLVO DE GNL

Ha sumado a su flota 10 cabezas tractoras Volvo FH 460 de gas natural licuado (GNL) para seguir incrementando el número de vehículos ecológicos. Según las estimaciones de la compañía, con cada una de estas tractoras se ahorrará un 10% de consumo de combustible en cada ruta con respecto al gasoil, consiguiendo a lo largo del año un ahorro total de 50.000 litros de combustible.

Esta nueva adquisición entra dentro de su estrategia de RSC DrivingChange™ en la que se engloba su compromiso Carbon neutral, cuyo objetivo es medir, reducir y compensar la huella de carbono de la compañía y ofrecer a todos sus clientes envíos neutros en carbono sin coste adicional. Gracias a estas 10 cabezas tractoras, SEUR estima que se reducirán las emisiones de CO₂ en 234,4 toneladas al año, también se conseguirá reducir las de monóxido de carbono (CO) un 30%, las de óxidos de nitrógeno (NOx) un 35%, y se minimizará el ruido ambiental provocado por su circulación.



LA NUEVA CITAN DE MERCEDES-BENZ YA ESTÁ EN CAMINO

El fabricante alemán ha anunciado que lanzará una nueva versión de la más pequeña de su familia de vehículos comerciales. La nueva Citan se desarrollará dentro del marco de la alianza de Daimler con Renault-Nissan-Mitsubishi y entre sus opciones mecánicas, habrá una versión totalmente eléctrica. Marcus Breitschwerdt, Director de Mercedes-Benz Vans, ha anticipado que la nueva Citan "se someterá a un nuevo desarrollo integral y será claramente reconocible como un Mercedes a primera vista. Proporcionaremos una identidad distintiva adecuada a la marca."



MERCEDES-BENZ UPTIME, DISPONIBLE PARA EL ATEGO

Este servicio se puede agregar como una opción dentro de un contrato de servicio o como un producto separado.

Los vehículos con Mercedes-Benz Uptime comunican el estado actual de sus sistemas, constantemente y en tiempo real, tanto al Servicio de Mercedes-Benz como a la propia sede de la compañía de transporte. Si se detectan condiciones críticas, los datos de Mercedes-Benz Uptime se interpretan directamente y se proporcionan posibles soluciones.

De este modo es posible detectar cualquier incidencia una etapa temprana y evitar que ocurran averías más graves. Además, las visitas al taller también pueden planificarse mejor y los tiempos de inactividad se minimizan.

DAF PRODUCE EL CAMIÓN NÚMERO 100.000 DE LA NUEVA GENERACIÓN CF Y XF

El vehículo número 100.000, un DAF XF 450 4x2 FT Super Space Cab, fue entregado en una celebración al Grupo belga Gheys, especializado en transporte a granel y en contenedores. "Tenemos una larga historia con DAF Trucks", declaró el copropietario Luc Gheys. "El primer vehículo que mi padre comenzó a usar a mediados de los años sesenta fue un DAF autobús que se convirtió en un camión de mudanzas. Siguiendo a mi padre, hemos incluido DAF en nuestra flota desde 2015. La experiencia tanto de los camiones como del distribuidor de DAF, Lavrijsen, siempre ha sido excelente", apuntó.

Los primeros vehículos de la generación actual CF y XF han estado en producción desde julio de 2017. Desde entonces, se han producido más de 100.000 unidades en DAF Trucks en Eindhoven y en Leyland Trucks en Gran Bretaña. Nunca antes en la historia de la compañía se había alcanzado esta cifra en tan poco tiempo.





MÁS FURGONETAS NISSAN E-NV200 EN BARCELONA

Nissan Motor Ibérica ha retomado la actividad en su factoría española con un aumento en el ritmo de producción de este vehículo, hasta alcanzar las 79 unidades diarias.

Para poder hacer frente a este aumento de la actividad, Nissan ha aprovechado el parón estival para aumentar la capacidad de la planta de baterías, ubicada dentro de la planta de la Zona Franca, que una vez completada, después de Navidad, aumentará un 50% la capacidad de ensamblaje de baterías. Es la segunda vez en menos de un año que Nissan decide ampliar esta infraestructura, abriendo así nuevas oportunidades para nuevos crecimientos de la producción en el futuro.

Los nuevos planes conllevarán la introducción de un tercer turno productivo en la planta de baterías, que comenzará a implementarse en septiembre. Además, desde septiembre hasta diciembre 2019, la compañía convocará varios sábados de trabajo para dar respuesta a este aumento de la demanda.

En los siete primeros meses de 2019, Nissan ya ha fabricado más de 7.000 furgonetas e-NV200, lo que representa un incremento del 126% en relación al mismo período del año anterior y mil unidades más que las ensambladas durante todo 2018.



ASÍ CRECE EL BOSQUE SCANIA

Durante 2018, se han matriculado 4.782 camiones y autobuses Scania en España y Portugal. Cada uno de esos vehículos se ha convertido en un nuevo árbol que ya puebla el Bosque Scania, un gran espacio verde en el Parque Regional del Sureste, en la localidad de Rivas Vacia-Vaciamadrid. Cuenta con más de 24.000 árboles plantados en sus 5 años de existencia.

Los miles de árboles plantados en 2019 absorben 11.633,75 toneladas de CO₂, mientras que el total de los árboles del Bosque Scania ahorran a la atmósfera más de 33.000 toneladas de CO₂ al año. "Este proyecto es una muestra del compromiso de Scania por el transporte sostenible y nos sentimos muy orgullosos de la dimensión que ya tiene el Bosque Scania", destaca Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica.

Se puede acceder al Bosque Scania desde la salida 19 de la A3. Las coordenadas son 40° 20' 41.43" W -3° 32' 49.41" N



YA SE HAN FABRICADO 20.000 FURGONETAS MAN TGE

Después de su presentación en el IAA 2016, se inició la producción de esta furgoneta en abril de 2017 en la factoría polaca de Wrzesnia, cerca de Poznan. Ahora, algo más de dos años después, MAN TGE está disponible en más de 30 países y se han fabricado 20.000 vehículos.

La furgoneta de aniversario que salió de la línea de montaje en Wrzesnia es eléctrica de color rojo cereza con distancia entre ejes normal y techo alto. La MAN eTGE está accionada por un motor eléctrico con una potencia de 100 kW/136 CV y una caja de cambios con una marcha.

"Hemos alcanzado este hito de producción mucho antes de lo esperado. Esto demuestra, por un lado, la buena acogida que ha tenido en el mercado la TGE y la cartera de servicios de MAN y, por otro lado, la gran motivación de nuestros vendedores de furgonetas especializados", explicó Martin Imhoff, director de marketing de producto Van en MAN Truck & Bus. También señaló que para finales de año el equipo de ventas de TGE en Europa se incrementará en alrededor de 100 vendedores superando los 600 profesionales.



ALLISON TRANSMISSION ENSAMBLA LA CAJA NÚMERO 250.000 EN SU PLANTA DE HUNGRÍA

Las instalaciones de Szentgotthárd (Hungría) han celebrado el montaje de la caja de cambios completamente automática n.º 250.000. Se trata de un modelo Torqmatic serie 4000, que se entregará en breve a Van Hool, fabricante de autobuses, autocares y vehículos industriales belga. Los empleados tanto de Allison como del fabricante celebraron juntos este enorme éxito acumulado tras 19 años montando transmisiones en Hungría.

Fuera de Norteamérica, Allison Transmission cuenta con plantas de producción en la India y Hungría. La planta húngara, ubicada en la frontera oeste del país, fabrica cajas de cambios serie 3000 y 4000 para constructores de equipos originales de todo el mundo.

Fue puesta en funcionamiento en el año 2000, por aquel entonces dentro de General Motors, se trasladó en 2011 a sus propias y modernas instalaciones, recién construidas en ese momento. En 2012 se abrió el Centro de Experiencias para el Cliente y Pista de Pruebas (ACE), donde los clientes pueden descubrirlo todo sobre Allison (empresa, productos y tecnología), a la vez que comprueban en primera persona el funcionamiento de nuestras transmisiones completamente automáticas.



WEBTRANS DECLARA LA GUERRA A LOS IMPAGOS EN EL TRANSPORTE

La plataforma digital lanzó al mercado un nuevo servicio de adelanto del cobro de facturas hace unas semanas y ahora ha anunciado el desbloqueo de 120 millones de euros para que sus clientes puedan adelantar el cobro con total garantía y sin riesgo. Este servicio exclusivo permite a las empresas reducir sus impagos obteniendo liquidez en un plazo máximo de 48 horas (con un tipo de interés de tan sólo 0,4%), reducir la morosidad y mejorar los ratios de endeudamiento.

Desde la empresa suiza destacan que a día de hoy son “la única plataforma tecnológica del transporte que ofrece el servicio de adelanto del cobro de facturas”, por lo que esperan que en un futuro próximo el importe de las facturas de sus clientes supere estos 120 millones de euros.

Para acceder al servicio de adelanto de facturas no es necesario contar con ningún tipo de garantía personal y no consume crédito bancario, es decir, permitirá a la empresa seguir teniendo acceso a otros servicios bancarios.



TRIPLETE DE ONTURTLE: SUS ESTACIONES DE SERVICIO OFRECEN LA MÁXIMA CALIDAD

Así lo certifica SGS, considerada como principal referente mundial en calidad e integridad, tras un nuevo análisis del combustible suministrado en las estaciones de La Jonquera, La Jonquera Autos y Mercabarna.

OnTurtle cumple con las especificaciones de calidad requeridas en un 100% para un buen rendimiento del motor. El sello se ha renovado por tercer año consecutivo y está visible en las estaciones de servicio.

El programa “Seal of Quality” (SoQP) valora aspectos como el buen mantenimiento de las instalaciones y los procesos por los que pasa el carburante desde que llega a la estación hasta que termina en el depósito del vehículo. El estudio ha analizado elementos como el contenido de oxígeno, la presión del vapor o los niveles de azufre en el gasoil.

OnTurtle fue la primera empresa del sector reconocida por este programa tras el primer análisis en 2017. El distintivo está visible en los surtidores de las estaciones propias de OnTurtle, para garantizar a sus clientes la máxima calidad en el combustible.



RAFAEL STERLING, NUEVO DIRECTOR GENERAL DEL GRUPO IRIZAR



Después de más de 26 años de dedicación al proyecto Irizar, los últimos 10 como Director General del Grupo, José Manuel Orcasitas ha decidido poner fin a su carrera profesional. Toma el relevo Rafael Sterling. Nacido el 22 de marzo de 1975, casado y con tres hijos, es Ingeniero Superior en Telecomunicaciones por la Universidad del País Vasco y MBA Executive por

la Universidad Comercial de Deusto. Anteriormente al nombramiento, Rafael Sterling era el Director Internacional de Negocios (International Business Director) del Grupo Irizar.

Irizar ha experimentado en los últimos años una profunda transformación, convirtiéndose en un grupo empresarial, diversificado industrial y geográficamente, desarrollando su actividad en seis áreas de negocio, como son el transporte de pasajeros, la electromovilidad, la electrónica, los motores y generadores eléctricos, la conectividad y la energía. En el ámbito del transporte de mercancías, la compañía trabaja en el desarrollo del Irizar ie truck, un camión eléctrico que puede circular por ciudades y entornos urbanos sin generar contaminación atmosférica ni acústica.



LECITRAILER NOMBRA UN NUEVO RESPONSABLE COMERCIAL PARA PORTUGAL

El fabricante aragonés se encuentra inmerso en un profundo proceso de internacionalización, y acaba de nombrar a António José Carvalho como nuevo responsable comercial para el mercado portugués.

Carvalho cuenta con una dilatada experiencia en el sector del semirremolque, vinculado desde hace más de 20 años al área comercial.

En la actualidad Lecitrailer es la cuarta marca en número de matriculaciones en Portugal siempre de la mano de Reta, sociedad con la que Lecitrailer va a continuar colaborando. La incorporación de Carvalho servirá para dar un mayor impulso en el mercado, sumar y mejorar la penetración de la marca aragonesa fabricante de semirremolques en Portugal.

NUEVOS RESPONSABLES DE MARKETING DE VEHÍCULOS COMERCIALES E INDUSTRIALES EN CONTINENTAL

Ha designado nuevos coordinadores de marketing de dos de sus divisiones de neumáticos. Desde el pasado 1 de septiembre, Jorge Fernández y Ernesto Casado asumen la coordinación de marketing de Vehículos Comerciales (CVT en sus siglas en inglés) y de Neumáticos Specialty para Vehículos Industriales (CST en sus siglas en inglés), respectivamente.



Jorge Fernández es licenciado en Marketing y Gestión Comercial y MBA Executive por el ESIC Business & Marketing School. Asume la responsabilidad de coordinar el departamento de marketing de vehículos comerciales tras tres años y medio al frente de las acciones y actividades de marketing de la división de neumáticos de

Specialty para Vehículos Industriales de Continental. En su nueva responsabilidad, reportará a Daniel Camacho, director comercial de la división de neumáticos para vehículos comerciales de Continental Tires.

Por su parte, **Ernesto Casado** asume la coordinación de Marketing para el mercado español en su área de negocio de Neumáticos Specialty para Vehículos Industriales, en sustitución de Jorge Fernández. Casado es ingeniero industrial técnico por la Universidad Politécnica de Madrid, y postgrado en Gestión Industrial de la Energía y Energías Renovables, y posee un máster 'executive' en Dirección de Empresas e Innovación Digital del IE Business School.





SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



ASÍ DEBE REALIZARSE EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

LOS VEHÍCULOS CON ESTE TIPO DE CARROZADO DEBEN CUMPLIR REQUISITOS MUY ESPECÍFICOS

HAY UNA POLÉMICA IMPORTANTE SOBRE EL CONTROL DEL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS (VERTEBRADOS Y QUE TIENEN RELACIÓN CON UNA ACTIVIDAD ECONÓMICA) QUE SE LLEVA A CABO EN NUESTRAS CARRETERAS

El carrozado de este tipo de vehículos requiere de mucha planificación y puede llegar a ser muy específica en relación con el animal a transportar y el tiempo de transporte. El objetivo final es respetar en todo momento el bienestar animal, evitando el sufrimiento a los animales y garantizar su seguridad.

El transporte por carretera de estos animales se rige principalmente por legislación europea (Reglamento (CE) 1/2005) y nacional (Real Decreto 542/2016) para regular las autorizaciones de transportistas y sus vehículos así como las condiciones de transporte. La nor-

mativa marca unos requisitos específicos en función del tipo de animal y unos genéricos que aplicamos a todos los vehículos con este tipo de carrozado.

¿QUÉ DICEN LAS NORMATIVAS?

Las carrocerías se construyen de manera que los animales pueden acceder y salir de forma sencilla, sin caer o escaparse. Las divisiones interiores donde se alojan deben asegurar una resistencia suficiente como para soportar los esfuerzos que se generan por el movimiento del animal y a su vez le deben permitir colocarse en diferentes posiciones e incluso, disponer de una cama para su descanso.

Existen tablas que recogen el espacio mínimo por tipo de animal que deben ser clave para optimizar el transporte y elegir por lo tanto el vehículo adecuado al número de cabezas a transportar. Será necesario también, que los equipamientos que configuran la carrocería (rejas, paneles divisores, etc.) se puedan manipular fácilmente (en su caso) y permitan garantizar una adecuada ventilación en el transporte, su posterior limpieza y desinfección.

El piso de la carrocería se confecciona con propiedades antideslizantes y se equipa con un sistema que permite reducir las fugas de orina y excrementos. Para evitar que los animales se intoxiquen con el amoníaco de la orina y sus heces, será necesario asegurar una correcta ventilación del espacio (caudal mínimo de 60 m³/h por Kg de carga útil del vehículo), con una autonomía de 4 horas sin depender del motor del vehículo. De la misma forma este tipo de carrozados incluye un sistema de iluminación para facilitar la inspección, carga y descarga de los animales. Como no puede ser de otra forma, los animales disponen de un sistema que les proporciona agua al instante en cualquier momento del viaje (accesible a todos), lo que implica que para viajes largo se deba instalar un depósito de agua de, al menos, equivalente al 1,5% de la carga útil máxima del vehículo.

Estos pueden ser a grandes rasgos las características principales de los vehículos que transportan ganado, lo que nos hace pensar que una carrocería que se diseñe para transportar diferentes tipos de animales tiene una carga de ingeniería muy importante.

LA TEMPERATURA, ENTRE 5° Y 30° C

Desde esta colaboración hemos de recordar al lector que existe la obligación de respetar que en todo momento del viaje, el espacio del animal se encuentre en un intervalo de entre 5° y 30° C. Para ello será necesario instalar algún sistema de control de temperatura así como contar con un registro de estos datos. El conductor del vehículo deberá recibir alguna señal que le indique que algún límite de temperatura se ha superado y disponer de los medios para revertirlo. En función de la época del año y de los lugares por los que dis-



EL COMPORTAMIENTO DINÁMICO DE LOS VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS ES COMPLEJO DEBIDO A LA CAPACIDAD DE LA MERCANCÍA DE GENERAR REACCIONES INESPERADAS

curra el transporte es posible que sea necesaria la instalación de equipos de ventilación de producción de frío/calor. Es importante incidir en que estos registros de datos se requieren fechados y pueden ser exigibles por la autoridad competente cuando lo solicite.

Para todos los implicados en este tipo de transporte debe estar muy presente que el comportamiento dinámico de los vehículos para el transporte de animales vivos es complejo debido a la capacidad de la mercancía de generar reacciones inesperadas.

Como conclusión, cabe remarcar que el hecho de no utilizar el vehículo adecuado y no respetar las normas de este tipo de transporte puede estresar a los animales y generar, como poco, reacciones para las que no se ha diseñado el vehículo y poner en riesgo también la seguridad de todos los conductores.

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 que a día de hoy son fabricantes de segunda fase, como a aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías. Si necesitas una carrocería, búscala en www.ascatravi.org



“EL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TT NECESITA FUNCIONARIOS ESPECIALIZADOS”

VIGENCIA DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TT Y SU REGLAMENTO DE 9 /08/1974

FERNANDO JOSÉ CASCALES EXPLICA LA NECESIDAD DE CONVOCAR OPOSICIONES PARA ESTE CUERPO QUE SE HA NUTRIDO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS DE PERSONAL NO ESPECIALIZADO EN LA MATERIA

Como ya dejé constancia en mi Libro “Historia del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre, antiguo de Intervención del Estado en la Explotación de Ferrocarriles” (Fundación Francisco Corell; 2014), formalmente el Cuerpo (creado en 1895, con la denominación de Interventores del Estado en la Explotación de Ferrocarriles) no ha sido extinguido, ya que así no ha tenido lugar ni por aplicación de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de medidas para la reforma de la Función Pública (art.27 - Racionalización de la estructura de Cuerpos y Escalas de la Administración del Estado), ni por efectos de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, que añadió un nuevo apartado, el cinco, a la disposición adicional novena de dicha Ley 30/1984, de 2 de agosto, no apareciendo como Cuerpo extinguido, sino como vigente, en la Resolución de 21 de diciembre de 1984, de la Secretaría de Estado para la

Administración pública, por la que se ordenó la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros de 19 de diciembre del mismo año. Lo mismo puede afirmarse respecto de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado y sus distintas modificaciones, así como respecto de la Ley 7/2007, del estatuto Básico del Empleado Público y del texto refundido de este Estatuto, aprobado por R.D. Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, textos legales que tampoco han declarado la extinción del Cuerpo.

Ha de resaltarse, también, que el Reglamento del Cuerpo, aprobado por Decreto 2681/1974, de 9 de agosto, con las modificaciones introducidas por los Reales Decretos 2243/1981, de 18 de septiembre, y 389/1.985 de 20 de marzo (artículo único; “La titulación exigible para el ingreso en el Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre será la de Licenciado, Ingeniero o Arquitecto”), está vigente no habiendo sido expresamente derogado por normativa alguna posterior (ni sectorial ni relativa a la función pública), ni por la LOTT, ni por el ROTT (Disposiciones sobre derogaciones y vigencias), y sus distintas posteriores modificaciones, debiéndose de destacar, además, que ninguno de sus preceptos principales, referidos a sus competencias y atribución de la actividad inspectora contradice norma alguna posterior (y en especial la enunciada en el apartado anterior).



Así pues, no habiéndose extinguido formalmente el Cuerpo y estando su Reglamento vigente (ni ha sido derogado ni se opone a normativa alguna posterior), ello nos conduce a una problemática digna de mencionar, pues correspondiendo a los funcionarios del Cuerpo (Técnico de Inspección del Transporte Terrestre) “la inspección de los servicios de transporte por carretera atribuidos al Ministerio” (art.3 del Decreto 2681/1974 – precepto que no se opone a norma alguna posterior), resulta al menos muy dudoso, respecto del ámbito de la Administración del Estado (Ministerio de Fomento), que funcionarios no pertenecientes al Cuerpo puedan desempeñar la función inspectora.

Y en este sentido, cabe razonar que no conteniendo la LOTT prescripción alguna al respecto, el ROTT (como con anterioridad se explicitó en el Real Decreto 1408/1986, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la Inspección y del Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera; derogado por el ROTT / Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre) determinó en su art.14.1 que “La función inspectora de los transportes terrestres y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera será desempeñada por el personal adscrito a las distintas Administraciones públicas, que legal o reglamentariamente la tenga asignada”, esto es, en la Administración del Estado los funcionarios del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre (conforme a la vigencia del art.3 de su vigente Reglamento - Decreto 2681/1974, de 9 de agosto). Este artículo 14.1 del ROTT continúa vigente y con esta misma redacción después de las numerosas modificaciones habidas de este Reglamento.

A mayor abundamiento, el hecho de que, como se ha indicado más atrás, la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, promulgada con posterioridad a la LOTT

EN 2003, SE CUBRIERON LAS VACANTES DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE CON FUNCIONARIOS DE OTROS CUERPOS SUPERIORES DEL ESTADO, SIN PREPARACIÓN EN TRANSPORTES TERRESTRES

y el ROTT, no declara a extinguir el Cuerpo, según lo expuesto, manteniendo su plena existencia, apoya la vigencia (en lo esencial; competencias) de este Reglamento (Decreto 2681/1974, de 9 de agosto), pues en otro caso, esto es, de poder estimarse derogado (lo que además, no se hace en ninguna colección legislativa: BOE, Aranzadi, etc.), resulta indubitado que hubiera tenido que declararse tal extinción, por cuanto que es el Reglamento (Decreto 2681/1974, de 9 de agosto, con las modificaciones introducidas por los Reales Decretos 2243/1981, de 18 de septiembre, y 389/1.985 de 20 de marzo), y no ninguna otra norma, la que apoya su existencia, y por ende la posibilidad de ser declarado a extinguir, o como en el caso de que se trata, como Cuerpo del Estado adscrito al Ministerio de Fomento (antes de Transportes) plenamente en vigor.

FUNCIONARIOS SIN CONOCIMIENTOS DE TRANSPORTES TERRESTRES

En todo caso, si es censurable que habiendo habido una importante ampliación de plantilla en los años 2003 y siguientes, de la Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre, en lugar de convocar oposiciones al Cuerpo, las nuevas vacantes de inspección se cubrieran con funcionarios de otros Cuerpos superiores del Estado, sin preparación alguna ni conocimientos en la materia de los transportes terrestres, no existiendo justificación objetiva para ello.

Lógicamente esta ausencia de funcionarios especializados ha repercutido en el nivel general de preparación y especialización en la materia del transporte terrestre dentro de la Administración, lo que como muchos empresarios vienen afirmando, se nota en el día a día de la gestión de la Dirección General de TT (Ministerio de Fomento).

En el momento actual, y fruto de que no se han convocado oposiciones al Cuerpo desde que tuvo lugar la última promoción (marzo de 1988), ya quedan muy pocos funcionarios en activo, de forma que en un espacio reducido de tiempo puede que se dé la paradoja de que legalmente exista el Cuerpo, pero no haya funcionarios del mismo.

No se puede entender, ni compartir, que teniendo el Ministerio de Fomento una herramienta tan positiva como representa el Cuerpo Técnico de Inspección del TT, no se convoquen oposiciones para así poder volver a poder contar con un número suficiente de funcionarios especializados, lo que indubitadamente haría que se mejorase notablemente la gestión de la Dirección General de TT.



FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO (fcajyet@telefonica.net)
ASESORÍA JURÍDICA Y EMPRESARIAL DEL TRANSPORTE
ABOGADO. ACADÉMICO
EX DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES
POR CARRETERA, Y DEL INTA
EX PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS Y DE INSA
DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE



ESPAÑA OCUPA LA SEGUNDA POSICIÓN EN EL CAMPEONATO RTEC DE RENAULT TRUCKS

EL EQUIPO "8 BARREIROSTRUCK" DE TALLERES CRAF DE ORENSE ROZÓ LA VICTORIA

LYON ACOGIÓ LA FINAL DE LA TERCERA EDICIÓN DEL DESAFÍO INTERNACIONAL RTEC (LA COMPETICIÓN DEDICADA A LA POSVENTA DE RENAULT TRUCKS), DONDE LOS 24 MEJORES EQUIPOS A NIVEL MUNDIAL MIDIERON SUS FUERZAS

Cada equipo de cuatro integrantes representaba las actividades claves de la postventa: un recepcionista, un especialista en diagnóstico, un mecánico y un responsable de almacén. Se enfrentaron a cinco pruebas teóricas y prácticas que testaban sus habilidades técnicas, con operaciones de mantenimiento y de reparación de compleja resolución. Finalmente el equipo "Thaur" de Austria logró la victoria final y el equipo español "8 BarreirosTruck" ocupó segunda posición. Completó el podio el combinado eslovaco "Nº01". El equipo belga "Sperto 2.0" ha recibido el premio especial al mejor espíritu de equipo.

PREMIO A LA DEDICACIÓN Y EL ESFUERZO

El equipo español "8 BarreirosTruck" –con nombre que hace alusión a nuestras raíces ibéricas en el año de conmemoración del centenario de Eduardo Barreiros- está formado por cuatro componentes del área de posventa de Talleres Craif Orense. José Luis Domarco, Gumersindo Fariña, Víctor Manuel Meleiro y Antonio Nespereira, que cumplen su función en las áreas de recambios, responsable taller y EDR, electromecánica y mecánica respectivamente, forman el grupo de trabajo que ha logrado ser bicampeón a nivel mundial.

El equipo gallego, que se quedó a las puertas del premio en la edición anterior, se ha preparado en profundidad para lograrlo y ha puesto todo el esfuerzo para estar al alto nivel de exigencia de la competición. Esta recompensa a la voluntad y a las ganas de mejorarse cada día es un valor que Renault Trucks promueve entre sus integrantes y la red de servicio, junto a la cercanía al cliente. Para celebrar este excelente resultado, se ha realizado un homenaje especial al equipo en las instalaciones de Talleres Craif, donde se han entregado placas de reconocimiento y se ha compartido la satisfacción de un resultado conseguido con dedicación, ilusión y esfuerzo.



MERCEDES-BENZ CRECE EN CATALUÑA

Autolica Industriales, concesión oficial Mercedes-Benz en Barcelona de QUADIS, ha abierto un nuevo centro de venta y posventa de camiones, autobuses y furgonetas Mercedes-Benz y FUSO en Terrassa. En total, la compañía ha invertido 4 millones de euros en estas instalaciones ubicadas en la calle Neptú, 28 de Terrassa y que generarán 12 nuevos puestos de trabajo. Disponen de un total de 5500 m², de los cuales 1.500m² están dedicados al taller y 200m² a exposición y ventas.

Para Gonzalo Sanchís, gerente de Autolica Industriales, "esta apertura responde a nuestro plan estratégico de expansión y desarrollo, que busca reforzar nuestro liderato en Cataluña y ganar presencia en

el territorio. Prueba de ello es que desde este año tenemos presencia en dos ciudades más, sin contar Terrassa, en Girona y Vic".

En lo que respecta al recién estrenado concesionario, Sanchís ha indicado que "con el centro de Terrassa conseguimos una mayor penetración en el área metropolitana de Barcelona, ya que ampliamos la zona de venta y posventa estratégica de Autolica Industriales. Esto es muy importante porque estimamos que, esta nueva zona sumada a la de Girona, impactarán de forma directa en las ventas con un incremento del 60%. Por ello, esperamos acabar el año con una facturación de 95 millones de euros y unas ventas de 1000 unidades de vehículos industriales".

IVECO Y PETRONAS MANTIENEN SU COLABORACIÓN

PETRONAS Lubricants International (PLI) suministra el aceite motor PETRONAS URANIA NEXT 0W-20 para el nuevo S-WAY. Este lubricante cumple la normativa Iveco Standard 18-1804 TLV LS y ha sido diseñado específicamente para mejorar el consumo, con ahorros probados de combustible de hasta un 2,5% en comparación con los lubricantes estándar. Por lo tanto, "contribuye a reducir el TCO (Coste Total de Explotación) y permite ahorros constantes de combustible, una vida del motor más larga y emisiones reducidas de CO₂", aseguran de los responsables de PETRONAS.

Este lubricante ofrece la máxima fiabilidad del motor a través de la consecución de los cuatro siguientes objetivos: sobrepasar los requisitos técnicos de los motores Euro 6, evitar la formación de depósitos, reducir la fricción y mejorar la fiabilidad de las piezas del motor. Sus propiedades mejoradas de arranque en frío se adaptan a todas las condiciones meteorológicas, incluido el frío polar.



EL CONCESIONARIO OFICIAL DAF EN SANTIAGO DE COMPOSTELA PONE EN MARCHA CHOLO RENT

Talleres Cholo ofrece sus servicios en el Parque Empresarial A Sionlla de Santiago de Compostela (Rúa da Comunidade Valenciana, 4) desde 1975. Este punto de la red oficial DAF tiene previsto ampliar el servicio tanto de compra-venta de vehículos industriales y semirremolques y ofrecer alquiler flexible de este tipo de unidades. A sus instalaciones de 3.000 m², ha sumado un terreno anexo de otros 4.000 m² donde construirá una segunda nave de 1.600 m² para la actividad de Cholo Rent SL. El objetivo es ofrecer a los transportistas la posibilidad de sustituir un vehículo por avería puntual, como ser capaces de cubrir de un modo ágil y eficaz aumentos de trabajo en campañas que pueden cubrir períodos más largos. Cuenta con furgonetas, tractoras en configuraciones diversas como ADR, con equipos hidráulicos, frigos, lonas, volquetes... Todo ello adaptado tanto a las necesidades del transporte local, comarcal, nacional e internacional.

CONTINENTAL ACERCA LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA DE CAMIONES

Ha unido sus fuerzas con Knorr-Bremse para desarrollar el Platooning Demonstrator, basado en un sistema de conducción platooning de tres camiones diferentes. Las primeras pruebas y demostraciones a los clientes ya se han llevado a cabo.

Se han mostrado qué funciones de conducción pueden desarrollar junto con los fabricantes de vehículos para que la conducción automatizada se convierta en una realidad. Esto incluye la formación del pelotón, la conducción conjunta, la función de frenado de emergencia, la salida de vehículos individuales y la división segura de todo el pelotón.

Durante el trabajo de desarrollo se ha prestado especial atención al proceso de transferencia de control del conductor al vehículo. Un elemento clave son las instrucciones sobre qué hacer y que el conductor recibe a través de una interfaz HMI especialmente diseñada en la que se muestra la información de forma gráfica y clara que permite al conductor seguir el estado del sistema en todo momento. La transferencia se inicia a petición del usuario pulsando un botón cuando el vehículo asociado se encuentra a menos de 50 metros de distancia. La función de frenado de emergencia sincronizada de ve-



hículo a vehículo (V2V) garantiza una mayor seguridad vial, al iniciar el frenado simultáneo de todos los vehículos, sin demora debido a los tiempos de reacción, permite que todos se detengan a la misma distancia que durante la conducción. Continental y Knorr-Bremse tienen previsto realizar la primera demostración de conducción altamente automatizada de camiones en autopistas en 2020.



ENDESA INSTALARÁ PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LA RED DE PETROMIRALLES

Ambas compañías han firmado un acuerdo para la instalación de cargadores, rápidos y semirrápidos en las 14 estaciones de servicio propias que tiene en nuestro país y que están situadas en Cataluña (12), Navarra (1) y País Vasco (1). Los puntos de recarga que se van a instalar serán de carga rápida (50kW) y semirrápida (22kW), lo que permite recargar la batería para 100 km de autonomía en 15/20min y 44min, respectivamente. Además, son universales, ya que sirven para cualquier modelo de vehículo eléctrico.

SIEGEL AUTOMOTIVE AMPLÍA SU GAMA DE RECAMBIOS

La marca comercial de Diesel Technic amplía la oferta con 200 nuevos productos para sus socios distribuidores y sus clientes de talleres. La ampliación del programa de recambios es resultado del constante crecimiento de las ventas de la marca en todo el mundo.

SIEGEL Automotive ofrece actualmente una gama de unos 1.500 recambios; principalmente de carrocería, iluminación y equipamiento eléctrico, pero también de otros grupos de productos. Con SIEGEL Automotive los profesionales del taller se benefician de soluciones orientadas a precio con 12 meses de garantía. La marca es una oferta adicional de Diesel Technic, proveedor líder en recambios para vehículos comerciales ubicado en Kirchdorf (Alemania).

El nuevo catálogo ya está disponible en formato digital e impreso en los socios distribuidores locales. También puede encontrar información detallada sobre todos los productos en el Partner Portal.



¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES





OBJETIVO: 7% EN AHORRO DE COMBUSTIBLE

Presentamos el Volvo FH con I-Save: nuestro último camión de larga distancia. Ya puede reducir los costes de combustible hasta un 7%* sin comprometer la productividad y disfrutando el camino que aún le quede por recorrer. Incluye el nuevo motor D13TC, nuestro motor de larga distancia más eficiente, y un conjunto de nuevas características para ahorrar combustible, por ejemplo, el sistema I-See basado en mapas. También tendrá a su disposición más par motor a bajas revoluciones para aumentar la velocidad media sin gastar más combustible. Por no mencionar la rápida entrega de potencia y una marcha más suave y silenciosa. Con I-Save, cuanto más conduzca, más podrá ahorrar, lo cual nunca había sido tan fácil.

Para más información, consulte volvotrucks.es/i-save

*D13TC Euro 6 step D con el sistema de combustible para largas distancias (I-Save) en comparación con el D13 Euro 6 step D. El consumo real de combustible variará en función de múltiples factores, por ejemplo, el uso del Cruise Control, la topografía real, la experiencia de conducción del usuario y las condiciones climáticas.

VOLVO FH CON I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress

