

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

Año 42. #453.
Marzo 2020

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES MAN



- Coronavirus: El transporte de mercancías da la cara •
- Escasez de conductores: ¿Hay solución? • Prueba: Renault Trucks D WIDE 320 CV • La Vito de Mercedes-Benz se renueva •
- Volkswagen presenta la nueva Caddy • Especial Semirremolques •



Vehículos
Comerciales

Pídate un Crafter por 250 €/mes* con My Renting

Esta vez, el gran actor de reparto eres tú

En este preciso instante miles de personas están pidiendo cosas online.

¿Y sabes a quién le toca repartir todo esto? ¡Sí, sí, a ti! Y gracias al Crafter

estarás preparado para todo lo que venga. Pide el Crafter por 250 €/mes* con My Renting.



Fieles al
original

* Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Crafter 35 Furgón Rueda Sencilla Batalla Media L3H2 2.0 TDI FWD 75 kW (102 CV) 6 Vel. Diésel. Plazo 48 meses. Cuota (Sin IVA) de 250,00 € al mes. Entrada (Sin IVA) de 5.487,35 €. Kilometraje: 15.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo con franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Oferta válida para unidades en Stock. Oferta válida para vehículos con alta de cliente, matrícula y baja del 1 al 29 de febrero. Oferta para clientes profesionales destinados al sector del transporte o mensajería (para otros sectores, consultar precio). Ofertas válidas hasta 29/02/2020 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Gama Crafter con motores EU6 consumo medio: 9,4 l/100 km. Emisión de CO₂: 247 g/km. La imagen incluye equipamiento opcional con sobreprecio. Para otras versiones o equipamientos, consulte en su Concesionario Volkswagen Vehículos Comerciales.

volkswagen-comerciales.es



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DA LA TALLA



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

El coronavirus se ha convertido en el protagonista de nuestras vidas en un suspiro: ha pasado de ser una lejana amenaza asiática a condicionar nuestro día a día hasta unos límites desconocidos. Ahora toca ser solidarios, y cumplir las recomendaciones de las autoridades hasta que dentro de algunas semanas o meses, si todo va por buen camino, comencemos a volver a la normalidad.

Mientras muchos pasamos los días confinados, el transporte de mercancías por carretera, junto a otros profesionales (sanitarios, cuerpos de seguridad del Estado, empleados de supermercados, farmacias...), está contribuyendo de forma decisiva a que la sociedad siga funcionando ante una crisis tan enorme e inesperada.

Afortunadamente, en esta situación límite, el ministerio de Transportes sí ha reaccionado con rapidez y ha facilitado la labor de los transportistas suprimiendo la obligación cumplir los tiempos de conducción y descanso en los servicios desarrollados en zonas afectadas por el coronavirus. Además la DGT ha eliminado excepcionalmente las restricciones a la

circulación para el transporte de mercancías. Estas dos medidas son muy importantes a corto plazo porque flexibilizarán notablemente el movimiento de las mercancías durante las próximas semanas.

Una vez más, de forma sigilosa y sin reclamar ningún protagonismo, los transportistas y sus "molestos camiones" están garantizando el suministro de alimentos, medicinas y otros productos de primera necesidad en todos los puntos de nuestro país. Ahora no es el momento de entrar en determinadas consideraciones, ¿pero alguien puede negar el papel estratégico del transporte de mercancías por carretera?

Es imposible prever la repercusión que el coronavirus tendrá a nivel económico y social en España y Europa. Es absurdo perder el tiempo especulando, ahora tenemos que ser solidarios y responsables y aportar nuestro granito para que todo tenga un final feliz.



03 EDITORIAL

El transporte de mercancías por carretera da la talla

38 PRODUCTO

Mercedes-Benz Vito: ¡Aún hay más!

20 PRODUCTO

Nueva generación de camiones MAN

44 ESPECIAL

Los semirremolques dieron un paso atrás

06 EN PORTADA

Coronavirus: El transporte da la cara

21 REPORTAJE

Transportes Belzunces: Crecimiento constante

60 ASCATRAVI

Una reducción la vida útil de vehículos para el transporte de mercancía perecedera (ATP)

TRANSPORTE3



14 REPORTAJE

Escasez de conductores: ¿Hay solución?

32 PRUEBA

Renault Trucks D Wide 320 CV

62 CAMIONES HISTÓRICOS

Concentración de Alcañiz: los clásicos siempre vuelven

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





CORONAVIRUS: EL TRANSPORTE DA LA CARA

EL SECTOR RESPONDE ANTE UNA CRISIS DE PROPORCIONES DESCONOCIDAS

EL CORONAVIRUS NO HA DETENIDO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. AL IGUAL QUE OTROS PROFESIONALES (SANITARIOS, FARMACÉUTICOS, CUERPOS DE SEGURIDAD, EMPLEADOS DE SUPERMERCADOS...), LOS TRANSPORTISTAS ESTÁN A LA ALTURA DE LA CIRCUNSTANCIAS DESDE EL PRIMER MOMENTO

La CETM, al igual que el resto de organizaciones, no ha titubeado y ha asumido su papel de sector estratégico, dejando patente el máximo compromiso con la sociedad: “la maquinaria del transporte de mercancías juega en estos momentos decisivos que nos está tocando vivir, un papel fundamental, y somos conscientes de que nos toca esforzarnos al máximo ante el crecimiento de la demanda de transporte de determinados productos, tanto en España como en Europa, a consecuencia de esta cri-

sis”, aseguran. Los máximos responsables de la Confederación han transmitido a la sociedad desde el primer momento que no existe riesgo de desabastecimiento: “el sector del transporte y la logística está comprometido y preparado para absorber el aumento de demanda que se produzca.”

LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO, EN SUSPENSO

Para poder mantener el nivel de servicio, que ha registrado un incremento de hasta el 80% en algunos casos, los transportistas han reclamado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a las instituciones europeas una flexibilización de las normativas en materia de transporte por carretera. La respuesta ha sido relativamente rápida en nuestro país: la Dirección General de Transporte Terrestre ha decidido exceptuar temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías. Estas exenciones serán de aplicación desde el día 10 de marzo mientras sigan teniendo tal consideración las zonas afectadas, con un máximo de treinta días. Para acogerse a dicha excepción el servicio de transporte debe desarrollarse dentro de las zonas afectadas o bien con



origen o destino a dichas zonas, por lo que los tránsitos por dichas áreas que no conlleven carga o descarga de mercancías no se podrán acoger a la misma.

“La eliminación del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso ayudará a que las operaciones de transporte de mercancías por las zonas afectadas se produzcan con normalidad y los productos lleguen a tiempo, facilitando las condiciones de trabajo de los conductores y, reduciendo al mismo tiempo, los riesgos para la salud de los mismos”, han destacado desde la CETM.

SIN RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN

Por otra parte, la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Servei Català de Trànsit han comunicado que se procede a levantar excepcionalmente las restricciones a la circulación para el transporte de mercancías en general, mercancías peligrosas y

“SOMOS CONSCIENTES DE QUE NOS TOCA ESFORZARNOS AL MÁXIMO ANTE EL CRECIMIENTO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE DE DETERMINADOS PRODUCTOS, TANTO EN ESPAÑA COMO EN EUROPA, A CONSECUENCIA DE ESTA CRISIS”, ASEGURAN DESDE LA CETM

LAVA TU CAMIÓN POR MENOS DE 1€

HYDRA WASH

Es hora de hacer un cambio radical



PREGUNTA
POR NUESTRO
PLAN RENOVE



Funciona con **Gasolina o Diesel**



100% móvil:
lava donde quieras



Rápido:
lava tu camión en menos
de 7min



Mínimo consumo de agua



Hecho **a medida**



Elimina esperas
para lavar tu camión



Adaptado a tu presupuesto
y a tu espacio



Respetuoso
con las personas



Fácil mantenimiento



+34 607 400 483



www.JmbGrupo.com

PÉRDIDAS DE HASTA 60.000 MILLONES

La Organización Internacional de Transporte por Carretera (IRU) ha enviado una carta a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, para pedir el apoyo de la Comisión Europea y de los Estados miembros ante la crisis del coronavirus. "Nuestros miembros mueven bienes y personas por toda la UE. La libre circulación es el motor de la economía de la UE. La propagación del coronavirus y las medidas conexas ya están causando una discontinuidad masiva en el movimiento de mercancías y personas. A menos que la Comisión tome la iniciativa con medidas energéticas, existe un alto riesgo de escasez sin precedentes de suministros, incluidos los suministros vitales.", señalan.

Desde la IRU recuerdan a la presidenta de la CE el impacto que podría suponer el posible cierre de fronteras y señalan que en un escenario pesimista las pérdidas en el sector podrían ascender a 60.000 millones de euros. Entre las medidas adicionales que propone la IRU destacan:

- Que se establezca el diálogo entre los Estados miembros de la UE y la industria para garantizar la movilidad y evitar el bloqueo del transporte transfronterizo.
- Que las medidas de aislamiento se difundan con transparencia y se aclaren los procedimientos a seguir respecto al tratamiento del vehículo, la carga y la descarga cuando se decreta cuarentena para un conductor.
- El levantamiento de las prohibiciones regulares de tráfico en los países de la UE para evitar el bloqueo.
- Solicitan la protección de los conductores mediante la difusión de procesos normalizados que les proporcionen los equipos de protección necesarios.
- Aclaración en cuanto a la documentación necesaria que los conductores deben portar para demostrar el cumplimiento de las normas sanitarias.
- El establecimiento de regímenes que faciliten del desempleo temporal en caso de que fuera necesario.
- Apoyo financiero para garantizar la circulación de las mercancías.



de vehículos especiales y vehículos que precisan autorización complementaria de circulación. En principio, el levantamiento de las restricciones se hará efectivo en el periodo comprendido entre el sábado 14 de marzo y el sábado 28 del mismo mes. Desde Tráfico aseguran que "es indispensable para asegurar la fluidez y la movilidad y garantizar el suministro en la situación de crisis que está viviendo el país por la expansión del coronavirus".

CUIDAR A LOS CONDUCTORES

Las asociaciones de transportistas también han reclamado medidas para garantizar la seguridad de los chóferes. Además de la petición de equipamiento

sanitario como mascarillas y geles desinfectantes, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha pedido que se prohíba la participación de los conductores en las labores de carga o descarga de los vehículos, "para reducir drásticamente los contactos entre dichos conductores y el personal y los equipos de los puntos de carga o descarga y, por tanto, los riesgos de contagio", han explicado.

Además ante la imposibilidad de realizar los cursos para renovar el Certificado de Aptitud Profesional (CAP), Fenadismar ha solicitado que se decrete con carácter extraordinario la extensión de la vigencia de los actuales títulos habilitantes de los conductores profesionales hasta al menos el 30 de junio.

SOLUCIONES PARA EL FUTURO

De cara al futuro, desde ASTIC anticipan que debería tenerse prevista la facilitación a las empresas de obtener reducciones parciales o totales de las cotizaciones a la Seguridad Social, flexibilizaciones en liquidaciones de impuestos, etc., "para evitar la generalización de medidas de regulación de empleo, más onerosas y sobre todo, mucho más lentas o estrangulamientos de liquidez que pongan en riesgo la continuidad de las empresas y, por tanto, de los empleos que sostienen", han señalado.

LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO QUEDARÁN EN SUSPENSO COMO MÁXIMO HASTA EL PRÓXIMO 8 DE ABRIL PARA LOS SERVICIO DE TRANSPORTE QUE SE DESARROLLEN DENTRO DE LAS ZONAS AFECTADAS O BIEN CON ORIGEN O DESTINO A DICHAS ZONAS

**CUANDO SU FLOTA
ESTÁ A MILES DE
KILÓMETROS...**

**... PERO LA PUEDE GESTIONAR
DESDE UNA PANTALLA.**



Nuevo MAN TGX. Simply my truck.

Con el nuevo MAN TGX puede estar seguro de que nunca va a perder el control de su negocio. Gracias a MAN DigitalServices es más fácil que nunca coordinar y monitorizar su flota en tiempo real. Los servicios digitales MAN Essentials y MAN Perform permiten optimizar la conducción y la utilización del vehículo. Todo esto junto con nuestra cadena cinemática orientada al ahorro de combustible garantiza un gran rendimiento. El nuevo MAN TGX demuestra ser más eficiente que nunca. #SimplyMyTruck





LOS CAMIONES NUEVAMENTE AMENAZADOS

QUIEREN COBRAR A LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES HASTA 19 CÉNTIMOS / KM POR CIRCULAR

LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS ESPAÑOLAS DE LA CONSTRUCCIÓN (SEOPAN) HA VUELTO A RECLAMAR AL GOBIERNO QUE INSTAURE UN MODELO DE TARIFICACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS "PARA SOLUCIONAR EL DÉFICIT DE INVERSIÓN Y CONSERVACIÓN DE LAS MISMAS."

Si hace un año proponía un peaje de entre 3 y 14 céntimos por kilómetro, ahora ha elevado sus pretensiones y considera que un vehículo pesado debería de abonar 19 céntimos por kilómetro recorrido en toda la red de autovías interurbanas del Estado, y los turismos 9 céntimos de euros por kilómetro.

RESTARÍA COMPETITIVIDAD

Desde la CETM insisten en que la implantación de nuevos peajes tendría efectos negativos inmediatos en la competitividad de toda la economía española: "encarecería el precio de nuestros productos, dificultando su exportación como consecuencia de nuestra situación periférica y lastrando la producción y el consumo."

Además, considera que "Seopan se olvida de que el transporte de mercancías por carretera representa la columna vertebral de la sociedad, el comercio y la industria de nuestro país, que se desarrolla gracias a nuestra capacidad para transportar mercancías y acercar a los consumidores los productos que necesita con eficiencia y regularidad".

PENSANDO ÚNICAMENTE EN SU PROPIO BENEFICIO

Los responsables de la Confederación lamentan que la estrategia de las empresas constructoras esté ligada "exclusivamente a los intereses particulares de sectores afines al mundo de las concesiones y de la construcción de grandes infraestructuras" y busque "manipular a la opinión pública y a la opinión publicada, pensando únicamente en su propio beneficio".

"PAGAMOS SOBRADAMENTE POR LAS INFRAESTRUCTURAS"

Desde la CETM recuerdan

que los cargadores mueven el 85% de sus mercancías en camión,



y que el transporte de mercancías por carretera hace una aportación fiscal a las arcas del Estado por encima de los 15.000 millones de euros anuales, "sin duda mucho más de lo que recibimos y superior a la media de la UE, por lo que ya estamos pagando sobradamente por las infraestructuras que utilizamos y de ninguna manera aceptaremos un incremento de las mismas."



Fiabilidad y conectividad en tu día a día.

Es el momento de ir sobre seguro en tu negocio. Llévate una Vito Furgón o una Sprinter Furgón desde 149€¹ al mes y descubre la mayor fiabilidad del mercado. Además, conecta toda tu flota de vehículos durante 12 meses de forma gratuita con nuestra plataforma de servicios para furgonetas Mercedes Pro. La vida está llena de decisiones y ha llegado el momento de que escojas la más acertada.

Consumo mixto: 8,8-12,4 (l/100km).

Emissiones CO₂ (g/km): 268 (NEDC: 244).

¹Ejemplo de Leasing con las facilidades del programa Alternative Lease de Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. -Avda. Bruselas, 30- 28108 Madrid, para una Sprinter 211 CDI Furgón Compacto. Precio 19.962,08€ (Transporte, preentrega, impuesto matriculación no incluidos), válido para ofertas realizadas hasta el 31/03/2020, solicitudes aprobadas hasta el 15/04/2020 y contratos activados hasta el 31/05/2020. Teniendo el cliente un plazo de 14 días hábiles para ejercer su derecho de desistimiento. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. Importe a financiar 14.953,32€. Por 149€ al mes en 36 cuotas y una cuota final de 11.441,68€², entrada 5.008,76€, TIN 4,70%, comisión de apertura 373,83€ (2,50%). TAE 5,88%. Importe total adeudado 17.179,51€. Precio total a plazos 22.188,27€. Ejemplo calculado para 25.000 kms/año. (Todos los importes reflejados no incluyen IVA). ²Existen 3 posibilidades para la última cuota: cambiar el vehículo, devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), o adquirirlo pagando la última cuota. El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado. Más información en www.mercedes-benz.es

Sprinter 211 CDI

149€¹ al mes en 36 cuotas.

Entrada:	5.008,76€
Comisión de apertura:	373,83€
Cuota Final:	11.441,68€ ²
TIN:	4,70%
TAE:	5,88%

(Estos importes no incluyen IVA).

Mercedes-Benz





EL MINISTERIO DE TRANSPORTES 'SUAVIZA' LA PÉRDIDA DE LA HONORABILIDAD

LA SUSPENSIÓN DE LAS AUTORIZACIONES QUEDARÁ LIMITADA TEMPORALMENTE A UN AÑO COMO MÁXIMO

LA REGULACIÓN SOBRE EL REQUISITO DE HONORABILIDAD ES UNO DE LOS ASPECTOS MÁS CONTROVERTIDOS DEL NUEVO REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES (ROTT), QUE ENTRÓ EN VIGOR EN FEBRERO DEL PASADO AÑO

El Ministerio de Transportes ha procedido a eliminar uno de los aspectos más controvertidos y lesivos que contenía la nueva regulación sobre pérdida de honorabilidad, según ha anunciado Fenadismer. Se trata de la duración del período temporal de suspensión de las autorizaciones de transporte, que variaba en función del año en que se decretara tal suspensión. Así, si la pérdida de honorabilidad se producía en año par, esto es, coincidiendo con el año en que corresponde a las empresas de transporte público de mercancías hacer el visado de las autorizaciones de transporte, la suspensión se convertía en indefinida; si por el contrario, se producía en año impar la suspensión se limitaba a un periodo máximo de un año. Tras la reforma aprobada, se elimina esta diferenciación, por lo que en la práctica la suspensión de las autorizaciones quedará limitada temporalmente a un año máximo.

FATALES CONSECUENCIAS

Las consecuencias de la pérdida de la honorabilidad son, además de la inhabilitación del gestor de transporte de la empresa transportista, la suspensión temporal de las autorizaciones de transporte, lo que en la práctica supone la paralización de la actividad de la empresa con la consiguiente pérdida de clientes, despido de trabajadores y quebranto económico.

De hecho, desde su entrada en vigor, son miles las notificaciones de comunicación de pérdida de la honorabilidad que los servicios territoriales de inspección han venido dirigiendo tanto a las empresas transportistas como a sus gestores.

PENDIENTES DEL TRIBUNAL SUPREMO

Las organizaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera impugnaron el pasado



mes de abril la regulación sobre pérdida del requisito de honorabilidad, "tanto por su carácter desproporcionado y no garantista como por la inseguridad jurídica que ocasiona a las empresas transportistas". Dicha impugnación se encuentra en la actualidad pendiente exclusivamente de que sea dictada la preceptiva sentencia por parte del Tribunal Supremo, una vez que las partes personadas ya han planteado sus respectivos argumentos jurídicos, y cuyo pronunciamiento será clave para la regulación definitiva sobre la pérdida del requisito de honorabilidad recogida en el nuevo ROTT.

¿Y SI PUDIERAS EVITARLO?



START & DRIVE EXCELLENCE PREDICT

Con nuestro nuevo servicio de mantenimiento conectado, el porcentaje del desgaste del embrague es controlado en tiempo real por tu distribuidor. Evita el riesgo de sobrecalentarlo y reduce los tiempos de inactividad de tu vehículo con Predict, disponible en tu contrato de mantenimiento Start & Drive Excellence.

www.renault-trucks.es/predict





ESCASEZ DE CONDUCTORES: ¿HAY SOLUCIÓN?

TODAS LAS PARTES IMPLICADAS RECONOCEN LA GRAVEDAD DEL PROBLEMA

LA FALTA DE CONDUCTORES EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA ES UNO DE LOS GRANDES RETOS QUE AFRONTAN LAS EMPRESAS DEL SECTOR. LAS PREVISIONES AUGURAN UN INCREMENTO DE HASTA UN 25% DE LA FALTA DE CONDUCTORES EN LA PRÓXIMA DÉCADA

La Fundación Corell organizó la jornada "Empleabilidad ¿Faltan profesionales del transporte por carretera?" para abordar esta cuestión. Contó con la participación de representantes empresariales, administración y sindicatos.

HAY QUE PREOCUPARSE

Durante los últimos años ha quedado patente que el problema de la escasez de conductores está extendido a nivel internacional. En el caso español, hay factores

especialmente preocupantes como el envejecimiento de la población de conductores frente a un aumento de la demanda de servicios de transporte, unido al estancamiento salarial y las condiciones laborales. Jorge Pena Izquierdo, Profesor de Economía de IE University Business School, estima que la población de conductores seguirá disminuyendo, llegando a incrementarse dicho déficit en un 25% en la próxima década.

En su estudio "Entendiendo la brecha entre oferta y demanda de conductores de transporte por carretera en España" apunta a algunas posibles soluciones, centradas en aspectos salariales como la mejora de la productividad, formación y colaboración horizontal; las condiciones de trabajo con áreas de servicio seguras, horarios y patrones de turnos e incidencia de la nocturnidad y el aumento de la fuerza laboral de conductores, mediante la mejora de la imagen de la profesión, cambios tecnológicos y formación.

¿SOLUCIONES?

Julio Villaescusa, Presidente de FENADISMER, considera que en España existe vocación hacia la profesión, pero escasean los conductores debido a la insuficiente remuneración y a cuestiones sociales, como el desa-

ASÍ EVOLUCIONARÁN LOS SALARIOS EN 2020

La subida del Salario Mínimo Interprofesional hasta los 950 euros/mes (+5% respecto a 2019) supondrá un incremento en el sueldo de algunos chóferes. Se verán beneficiados aquellos en cuyo convenio colectivo el salario base estuviese situado por debajo de los 950 euros/mes, por lo que la subida del SMI obligará a su revisión. En el sector del transporte de mercancías por carretera, las condiciones salariales de los conductores profesionales vienen establecidas en 51 convenios colectivos provinciales. Si bien el salario base medio se sitúa en torno a los 995 euros/mes (a lo que hay que añadir el plus de convenio y de antigüedad para calcular el salario final), en algunos convenios no alcanzaba los 950 euros/mes. “De este modo se contribuye a una mayor armonización de la retribución salarial que perciben los conductores profesionales en nuestro país”, apuntan los responsables de Fenadismmer.



rraigo familiar y la peligrosidad. “Hay un problema de rentabilidad para compensar a los profesionales por el trabajo que realizan. Tenemos muy claro qué provoca esta situación: los cargadores son los responsables y beneficiarios”, asegura. A su juicio “es necesario negociar, con la participación y el arbitraje de la administración. Cuando la empresa es rentable, el sindicato puede exigir, pero si no es rentable, es imposible”. Por su parte, **Carlos Castán, Presidente de AEU-TRANSMER**, expresó la preocupación de los cargadores por la falta de conductores, aunque “aún no se nota una seria pérdida del nivel de servicio”. Según Castán: “Hay un problema de condiciones de trabajo y los cargadores tenemos mucho que hacer: planificar las operaciones, automatizar la entrega de documentación, crear zonas de descanso y aseo, ser flexibles para gestionar los temas relacionados con el tacógrafo, etc.” “La carga y descarga a veces tiene sentido y otras no. En ocasiones, en aras de la productividad de todos, sí se puede hacer”. Además,

“HAY UN PROBLEMA DE RENTABILIDAD PARA COMPENSAR A LOS PROFESIONALES POR EL TRABAJO QUE REALIZAN. TENEMOS MUY CLARO QUÉ PROVOCA ESTA SITUACIÓN: LOS CARGADORES SON LOS RESPONSABLES Y BENEFICIARIOS”, AFIRMA JULIO VILLASECUSA (FENADISMER)

“ESTAMOS COBRANDO LO MISMO QUE HACE 20 AÑOS. PODEMOS DAR MEJOR FORMACIÓN, PERO SI LAS CONDICIONES NO SON BUENAS, NO VAN A LLEGAR CONDUCTORES”, SEÑALA DIEGO BUENESTADO (UGT)

afirmó que “los precios forman parte de la estructura propia del sector. Existe una gran fragmentación, de la que los cargadores no somos responsables”. Los representantes sindicales inciden en las condiciones laborales como principal problema. Según **Diego Buenestado, Secretario General Sectorial Federal de Transportes de UGT**, “estamos cobrando lo mismo que hace 20 años. Podemos dar mejor for-



Pedro Conejero, Vicepresidente de ATFRIE, Mario Martín, Secretario General Sector Carretera de FSC-CCOO, Diego Buenestado, Secretario General Sectorial Federal de Transportes de UGT, J. Víctor Esteban, Secretario General de la Fundación Corell, Julio Villaescusa, Presidente de FENADISMER, y Carlos Castán, Presidente de AEU-TRANSMER.

UN IMPULSO AL GRADO MEDIO DE CONDUCTOR DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE



Las asociaciones parentales de transporte de mercancías y viajeros, AEMPATRA y UPEVI, están trabajando intensamente con el objetivo de facilitar la implantación del Título Formación Profesional de grado medio de Conductor de vehículos de transporte por carretera. Óscar Baños, presidente de AEMPATRA, y Luis Vallejo, presidente de UPEVI, han manifestado su preocupación por la falta de conductores en la provincia, agravada por la elevada edad media de los que actualmente están en activo. Un problema que se da en toda la geografía nacional.

CONducir CAMIONES DESDE LOS 18 AÑOS

Se espera que tanto el ministerio de Transportes como la Dirección General de Tráfico culminen próximamente sus trabajos para reformar tanto el Real Decreto 1032/2007 de cualificación inicial y formación continua de los conductores (Transportes), y el Real Decreto 818/2009 que aprueba el Reglamento General de Conductores (Tráfico), y transpongan, antes del 18 de abril de 2020, lo recogido en la Directiva 2018/645. Este texto da luz verde a la obtención de los permisos de clase C (camiones) y clase D (autobuses) a los 18 años, siempre que se cuente con una formación específica previa de 280 horas (regulada por la Directiva 2003/59/CE y transpuesta a nuestra norma mediante el Real Decreto 1032/2007), tal y como sucede en la mayoría de países de la Unión Europea. De este modo además se desbloquearía la implantación del Título de grado medio de Conductor de vehículos de transporte por carretera.

“HAY UN PROBLEMA DE CONDICIONES DE TRABAJO Y LOS CARGADORES TENEMOS MUCHO QUE HACER”, RECONOCEN DESDE AEUTRANSMER

“ACTUALMENTE HAY MÁS DE 58.000 CONDUCTORES EN PARO, LA MITAD DE ELLOS DE VEHÍCULOS PESADOS”, ESTIMAN LOS RESPONSABLES DE FSC-CCOO

mación, pero si las condiciones no son buenas, no van a llegar conductores. Aspectos como la jubilación, la vuelta a casa y un salario digno, son fundamentales. El salario del trabajador no puede ser el factor determinante en la competitividad de las empresas”. Además enumeró algunos aspectos que, a su juicio, son claves para dignificar la profesión: “debería prohibirse por ley la carga y descarga, negociar la jubilación anticipada, establecer salarios adecuados y jornadas que permitan la conciliación, teniendo en cuenta la vuelta a casa”.

El **Secretario General Sector Carretera de FSC-CCOO, Mario Martín**, lamentó que en España no exista diálogo social y que los trabajadores no estén representados en el Comité Nacional del Transporte. “Actualmente hay más de 58.000 conductores en paro, la mitad de ellos de vehículos pesados”, aseguró. Por último **Pedro Conejero, Vicepresidente de ATFRIE**, apuntó que las diferencias entre convenios en las diferentes provincias están creando distorsiones en la competencia, y abogó por el establecimiento de un convenio único. Según Conejero la carga y descarga por parte de los conductores “debe prohibirse”, así como el intercambio de pallets y “las horas de espera deben considerarse como disponibilidad y trabajo”.

FORMACIÓN PARA CREAR NUEVOS PROFESIONALES

Según **Ramón Valdivia, Director General de ASTIC**, la escasez de conductores no se está tratando con la urgencia que requiere: “Nos preocupa la falta de profesionales, no solo de conductores y por eso entramos en la Alianza por la Formación Dual. Hay que crear nuevos profesionales”.



En septiembre de 2018 ASTIC se unió a la Alianza para la Formación Profesional Dual, con lo que la asociación reafirma su compromiso con la creación de empleo de calidad para jóvenes en el sector del transporte. La Alianza para la FP Dual es una red estatal de empresas, instituciones y centros educativos que tiene como objetivo fomentar e impulsar la Formación Profesional Dual en España. Creada por la Fundación Bertelsmann, la CEOE, la Cámara de Comercio de España y la Fundación Princesa de Girona, la Alianza tiene como objetivo: posicionar la FP Dual como una formación de calidad y de futuro en nuestro país.



EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO TUMBA A COMPETENCIA

“NO EXISTEN PRUEBAS DE QUE SE LLEVARAN A CABO CONDUCTAS COLUSORIAS, AL MENOS DESDE 2008”

LA CNMC (COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA) SANCIONÓ CON UN TOTAL DE 8,85 MILLONES A 12 EMPRESAS DE TRANSPORTE FRIGORÍFICO POR CARRETERA Y A LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE BAJO TEMPERATURA DIRIGIDA (ATFRIE) EN 2015 POR FIJAR TARIFAS PARA EL SECTOR ENTRE 1993 Y 2012

Ahora la Audiencia Nacional ha estimado íntegramente los recursos interpuestos por ATFRIE y algunos de sus asociados contra esta resolución. Las sentencias, además de anular la resolución de la CNMC en su totalidad, imponen las costas a la Administración.

ATFRIE LAMENTA LA FALTA DE RIGOR DE LA CNMC

La AN considera que “no existe prueba de que por parte de ATFRIE y las empresas que formaban su Junta de Gobierno se llevaran a cabo conductas colusorias, al menos desde 2008”. El fallo de las sentencias se basa en la prescripción. “Si las conductas existieron y si las conductas eran ilícitas, en todo caso, habían dejado de realizarse en 2008 y, por tanto, no se podían perseguir más allá de 2012 ya que el plazo de prescripción es de cuatro años”, analizan desde ATFRIE. La CNMC no aportó elementos de prueba de la realización de esas conductas por ATFRIE o sus asociados después de 2008, tal y como se refleja en la sen-

tencia: “total orfandad de elementos incriminatorios”, y “escasez de elementos incriminatorios relevantes en el 2009 y su completa ausencia en los siguientes”. ATFRIE también lamenta la falta de rigor de la CNMC. Destacan que en la reunión de la Junta de Gobierno de ATFRIE en 2009 se mencionó la posibilidad de establecer precios mínimos, pero la Competencia obvio “que esta opción se descartó inmediatamente por ser contraria a la competencia”.

SANCIÓN SIN FUNDAMENTO



José María Arnedo,
Presidente
de ATFRIE.

ATFRIE ha mostrado su satisfacción por esta resolución: “Se confirma lo que siempre hemos mantenido: la sanción carecía de todo fundamento”. Los responsables de la asociación

destacan que esta sentencia proporcionará seguridad jurídica a las asociaciones del sector: “no pueden sancionarse como cárteles las reuniones en las que se discuten iniciativas que se consideran beneficiosas para los afiliados por el simple hecho de que, de llevarse a cabo pudieran ser calificadas como anticompetitivas”.



CONDUCCEN MÁS DE LA CUENTA

LAS DENUNCIAS POR EXCESO DE HORAS DE CONDUCCIÓN SON LAS MÁS NUMEROSAS

LOS AGENTES DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL CONTROLARON A 19.499 VEHÍCULOS DURANTE LA CAMPAÑA DE TISPOL DE VIGILANCIA DE CAMIONES Y AUTOBUSES QUE LA DGT REALIZÓ A PRINCIPIOS DE FEBRERO. UN TOTAL DE 4.943 FUERON DENUNCIADOS (4.823 CONDUCTORES DE CAMIONES Y 120 DE BUSES)

Las denuncias por exceso de horas de conducción han sido las más numerosas. En concreto los agentes de tráfico han tramitado 1.976 denuncias por infracciones relativas a los tiempos de conducción (1.953 a camiones y 23 a buses) y 493 por cuestiones relacionadas con el tacógrafo (455 camiones y 38 autobuses). “Un exceso en el tiempo de conducción puede generar fatiga y distracciones,

aumentando el riesgo de sufrir o provocar un accidente”, recuerdan desde la DGT.

LAS DROGAS GANAN AL ALCOHOL

Los conductores de camiones que dieron positivo a drogas (17) se sitúan por encima de los que dieron positivo a alcohol (11). En el caso de los conductores de autobús ninguno a los que se les realizó la prueba dio positivo a dichas sustancias.

OTRAS SANCIONES

En lo que respecta al cinturón, otro de los pilares básicos de la seguridad vial, 142 usuarios de camiones, 18 de autobús han sido denunciados por no hacer uso de dicho dispositivo de seguridad.

En el caso de la velocidad, 121 conductores circulaban a velocidades superiores a la permitida. De los 121, 118 eran conductores de camiones.

Las denuncias impuestas por exceso de peso y mala disposición de la carga ascendieron a 702, de los cuales 701 fueron a camiones.

Sobre la documentación relativa al vehículo y al conductor los agentes comprobaron que 808 conductores (758 camiones y 50 a autobuses) presentaban irregularidades administrativas.

HASTA TRES AÑOS DE CÁRCEL POR MANIPULAR EL TACÓGRAFO



El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha remitido un oficio a las policías con competencias en la regulación y vigilancia del tráfico para que, en los casos en que detecten manipulación de los tacógrafos de camiones y autobuses, instruyan atestados por un delito de falsedad en documento oficial. Hasta ahora, la manipulación del tacógrafo era una infracción administrativa muy grave, castigada con multa para la empresa de transporte y con multa y retirada de 6 puntos. Ahora se podrá considerar un delito de falsedad en documento oficial, que está penados con hasta con tres años de cárcel.

LOS CONDUCTORES DE CAMIONES QUE DIERON POSITIVO A DROGAS (17) SE SITUAN POR ENCIMA DE LOS QUE DIERON POSITIVO A ALCOHOL (11)

¿UN CASTIGO DESPROPORCIONADO?

FENADISMER reconoce que la manipulación del tacógrafo supone un claro supuesto de competencia desleal para el resto de transportistas y como tal debe ser sancionado severamente en vía administrativa, pero considera desproporcionado castigarlo en vía penal si no lleva aparejado un riesgo real a la seguridad vial.

“La calificación de manipulación del tacógrafo es realizada exclusivamente por el agente en carretera, por lo que en ocasiones, simples deficiencias técnicas o errores involuntarios pueden ocasionar situaciones de indefensión al transportista”, apuntan desde la Federación.



Seguridad única

Destinados al sector de la **construcción, la agricultura y la minería**, los basculantes Schmitz dan 25 veces la vuelta al mundo antes de su fabricación en serie. Su **gran longevidad, su resistencia al desgaste y los bajos costes operativos** le otorgan un «plus» de seguridad única en el sector. Más información: 976 613 200 - www.cargobull.es

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.



RUGIENDO MÁS FUERTE

MAN PRESENTA SU NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES

DOS DÉCADAS DESPUÉS, EL FABRICANTE ALEMÁN HA REALIZADO UNA PROFUNDA RENOVACIÓN EN SU FAMILIA DE VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Esta nueva generación de camiones (TGX, TGS, TGM y TGL) pone de manifiesto la evolución de MAN Truck & Bus de fabricante de vehículos a proveedor

de soluciones de transporte inteligentes y sostenibles. Pero su decidida apuesta por la tecnología no significa que se olvide de un actor esencial en el transporte por carretera: el conductor. Durante el proceso de desarrollo de esta nueva familia de camiones, los diseñadores han tenido muy en cuenta las opiniones de los profesionales del volante, que han tenido una influencia decisiva en el aspecto final de estos vehículos.

EXTERIOR: SE MANTIENE EL ADN MAN

Podría parecer que la estética exterior no ha recibido un cambio muy notable, pero si lo analizamos detenidamente se aprecian una batería de novedades muy definidas que mantienen a su vez el ADN de la



marca. Una de los objetivos que se marcó el equipo de diseño fue mantener sus señas de identidad: con un vistazo se debe reconocer que es un MAN. Esto lo podemos ver en infinidad de detalles que durante años han marcado profundamente su personalidad. Un ejemplo es como se conserva casi íntegramente la calandra con el emblema del león. Otro signo distintivo son sus ondas situadas en la parte alta de los laterales de la cabina, que se mantiene después de su rediseño. Donde más se pueden observar los cambios es en la parte inferior de su frontal: una serie de líneas en la carrocería aportan más músculo al conjunto, y se han incorporado nuevos grupos ópticos que estrenan tecnología led. Además se utiliza como sistema modular para todas sus series de la nueva generación. La aerodinámica ha jugado un papel muy importante en el rediseño de la nueva generación MAN. Se han reducido las carcasas de los espe-

LAS MEJORAS AERODINÁMICAS Y LOS NUEVOS MOTORES EURO 6C PERMITEN ALCANZAR UN AHORRO DEL HASTA EL 8% EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, SEGÚN LAS ESTIMACIONES DE MAN

jos, el panel frontal mejora el flujo de aire al motor y también son claves los nuevos deflectores de aire en los laterales, que tienen una doble misión: estabilizar el aire a su paso por el lateral de la cabina y mantener limpia la parte superior de la misma. Tanto los alerones de techo como las solapas laterales también han sido rediseñadas y presentan una aerodinámica mejorada. Con todas estas mejoras aerodinámicas sumadas a los nuevos motores Euro 6 D,

ESTA NUEVA GENERACIÓN INCORPORA UN SINFÍN DE AYUDAS A LA CONDUCCIÓN PENSADAS PARA FACILITAR EL TRABAJO AL CONDUCTOR

MAN estima que se puede alcanzar un ahorro de hasta un 8%.

INTERIOR TOTALMENTE RENOVADO

Hasta la fecha los cambios realizados en sus cabinas han sido constantes, pero principalmente han sido pequeñas actualizaciones. En esta nueva generación el fabricante de Múnich nos sorprende con un estilo ac-

tual y moderno que salpica toda la cabina, y deja patente que la comodidad del conductor es la prioridad. El salpicadero recto, seña de la casa, pasa a la historia en este nuevo modelo. Ahora el salpicadero en el puesto de conducción tiene una forma curva y es más ergonómico. Las botonerías están colocadas a la derecha del conductor y más a mano que en versiones anteriores.

Son muchas las novedades que incorpora aparte del nuevo diseño. Empezaremos por las que eran una demanda continuada por parte del sector. Si miramos a la parte derecha del asiento del conductor, nos damos cuenta de que ya ha desaparecido la torreta del freno de mano que hasta hace poco tiempo también equipaba el selector de la caja de cambios TipMatic®. Este cambio de posicionamiento ha sido muy positivo porque moderniza y actualiza ambos sistemas.

El freno de estacionamiento está situado en la parte central del salpicadero y ahora se acciona eléctri-



1. La nueva rejilla da más personalidad a la cabina.
2. Se han incorporado nuevos grupos ópticos que estrenan tecnología led.
3. El tamaño de la carcasa de los retrovisores se ha reducido, ofreciendo un aspecto más aerodinámico.
4. El exterior mantiene las señas de identidad del fabricante alemán.
5. La aerodinámica ha jugado un papel muy importante en el rediseño de la nueva generación.
6. Cuenta con numerosas ayudas a la conducción. Entre ellas, el nuevo asistente de giro.

EL INTERIOR DE LA CABINA HA EXPERIMENTADO UNA PROFUNDA RENOVACIÓN. LAS MEJORAS ESTÁN ENFOCADAS A MEJORAR EL CONFORT DE LOS CONDUCTORES

camente, y para la activación del cambio, MAN sigue la misma línea del resto de fabricantes y monta una palanca multimando a la derecha de la caña del volante. Ahora desde este mando somos capaces de activar las distintas funciones que incorpora (modo de conducción, retardador y activación del cambio).

Otras de las demandas más solicitadas era la actualización del cuadro de relojes y el fabricante alemán también ha escuchado a los profesionales. Todo lo analógico ha pasado a la historia y ha sido sustituido por una moderna pantalla digital de alta definición con 12,6 pulgadas. La información se distribuye en tres zonas muy definidas: a la izquierda un gran reloj digital que hace de tacómetro, la zona derecha se reserva para el cuentarevoluciones, y en la parte central de la pantalla, la más visual, encontramos información sobre los distintos sistemas de asistencia al conductor de forma tridimensional. Esta a su vez también dispone de tres áreas definidas. En esta zona es donde podemos configurar la información que más nos interesa ver.

Desde el nuevo volante multifunción de cuatro radios, que tiene un nuevo diseño, nos move-



MAN ha introducido novedades en todas sus gamas. Los vehículos destinados a la distribución (TGL y TGM) y al ámbito de la construcción (TGS) también se han renovado profundamente.

NUEVA MAN TRUCK GENERATION

	MAN TGL	MAN TGM	MAN TGS	MAN TGX
MMA	7,5-12 t	12-26 t	18-41 t	18-41 t
Motores	D08 4 cilindros 160/190/220 CV D08 6 cilindros 250 CV	D08 6 cilindros 250/290/320 CV	D15 6 cilindros 330/360/400 CV D26 6 cilindros 430/470/510 CV	D15 6 cilindros 330/360/400 CV D26 6 cilindros 430/470/510 CV D38 6 cilindros 540/580/640 CV
Tracción	4x2	4x2, 4x4, 6x2 y 6x4	4x2*, 4x4, 6x2, 6x4*, 6x6, 8x4*, 8x6 y 8x8 *HydroDrive (opcional)	4x2*, 6x2, 6x4* y 8x4* *HydroDrive (opcional)
Cabinas	Compacta, Larga Distancia Baja, Larga Distancia Media, Doble Baja	Compacta, Larga Distancia Baja, Larga Distancia Media, Doble Baja	Distribución Baja, Larga Distancia Baja, Larga Distancia Media	Gran Capacidad Baja, Gran Capacidad Media, y Gran Capacidad Alta

UNA DE LAS NOVEDADES TÉCNICAS QUE NO SE VEN ES LA NUEVA ARQUITECTURA ELECTRÓNICA. LA NUEVA GENERACIÓN ESTÁ PREPARADA PARA ADAPTARSE DE FORMA SENCILLA A LOS FUTUROS CAMBIOS QUE SE AVECINAN COMO LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA Y LAS CADENAS CINEMÁTICAS PROPULSADAS POR MOTORES ELÉCTRICOS

mos por los menús de información disponibles en la pantalla. Cuenta con dos bloques de botoneras desde las que se accede a toda la información disponible. MAN ha intentado dar una única función a cada pulsador para facilitar su uso. Desde el bloque izquierdo seleccionamos información de los datos de viaje, comprobación de vehículo y ajustes. El bloque derecho está reservado para el infoentretenimiento.

En una segunda pantalla, a la derecha del tablero denominado MAN Media System, se encuentra el nuevo sistema multimedia. Están disponibles varios tamaños de pantallas, nosotros hemos conocido en primera persona la más alta de la gama, que tiene 12,3 pulgadas en alta definición. Para el manejo de este sistema el fabricante alemán ha eliminado la pantalla táctil y ha incorporado el SmartSelect, una nueva solución que se ve por primera vez en un vehículo industrial. Desde este mando tenemos acceso a todo lo que nos ofrece el sistema de una manera rápida e intuitiva, y sin necesidad de demasiadas distracciones.

El interior mantiene una amplitud que facilita los movimientos y siempre ha sido muy valorada por los profesionales. El salpicadero ahora incorpora en su parte central una pequeña península con cajones, que añade más espacio para mantener todo en orden. Las literas también mejoran el descanso de los conductores con colchones de hasta 110 mm de ancho y fabricados con espumas transpira-

EL NUEVO VOLANTE MULTIFUNCIÓN DE CUATRO RADIOS HA SIDO REDISEÑADO. CUENTA CON DOS BLOQUES DE BOTONERAS DESDE LAS QUE SE ACCEDE A TODA LA INFORMACIÓN DISPONIBLE



- 7. Dispone de múltiples espacios para guardar objetos.
- 8. El cuadro de relojes ha sido sustituido por una moderna pantalla digital de alta definición con 12,6 pulgadas. En una segunda pantalla, a la derecha, está el nuevo sistema multimedia.
- 9. El SmartSelect nos permite acceder de manera rápida e intuitiva al MAN Media System.
- 10. El nuevo volante multifunción de cuatro radios tiene un diseño totalmente nuevo.



11



12



13



14

11. El selector de la caja de cambios TipMatic® ahora se encuentra a la derecha de la caña del volante.
12. El freno de estacionamiento está situado en la parte central del salpicadero y ahora se acciona eléctricamente.
13. El interior mantiene una amplitud que facilita los movimientos y las literas también han mejorado para garantizar el mejor descanso.
14. Desde el nuevo mando situado en la litera se pueden realizar varias funciones sin necesidad de levantarse.

bles. Sus medidas son de 2000 mm x 800 mm en su parte central y 700 mm en la zona de la cabeza y pies.

UN CAMIÓN PARA EL PRESENTE Y EL FUTURO

Una de las novedades técnicas que no se ven a primera vista en esta nueva generación es su nueva arquitectura electrónica. MAN ha diseñado todo su sistema con un solo ordenador central. De este modo la nueva generación está preparada para adaptarse de forma sencilla a los futuros cambios que se avecinan como la conducción autónoma y las cadenas cinemáticas propulsadas por motores eléctricos.

Otra de las ofertas que acompañan a la nueva generación son los servicios digitales con solu-



UNA MODERNA PANTALLA DIGITAL DE ALTA DEFINICIÓN CON 12,6 PULGADAS SUSTITUYE AL CUADRO DE RELOJES ANALÓGICO

SÍ, ES UN CAMIÓN NUEVO

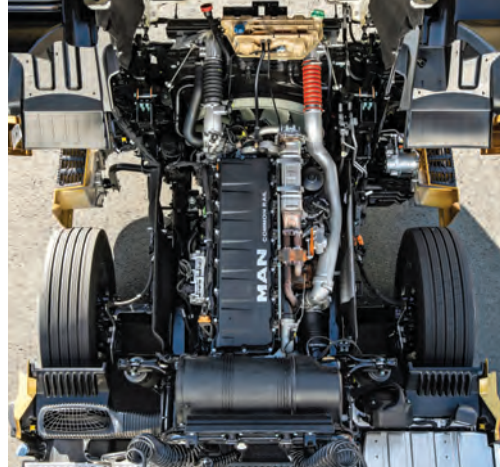
Hemos tenido la oportunidad de sentarnos al volante del MAN TGX 470 cv de la nueva generación durante el acto de presentación en Bilbao. Al subir al camión, durante unos segundos, te surgen dudas: "¿A qué camión me estoy subiendo?". MAN ha realizado cambios muy significativos en el interior de la cabina, todo es muy diferente. Tan solo el león en el volante nos indica y nos confirma que nos encontramos en un camión de la firma alemana. Con las sensaciones en la conducción pasa algo parecido. Ahora ha cambiado la posición de conducción, la dirección dispone de asistencia activa y el volante multifunción nos abre infinidad de posibilidades de gestión. Como hemos comprobado, todos estos cambios han actualizado y mejorado con buena nota a la familia de camiones MAN.



MECÁNICAMENTE HAY QUE DESTACAR EL NUEVO EJE MOTRIZ HY-1344 CON UNA RELACIÓN DE 2,31, LA MÁS LARGA DE LAS DISPONIBLES EN LA HISTORIA DE LA MARCA

ciones integrales que garantizan un mantenimiento óptimo de nuestro camión.

Además estos nuevos vehículos disponen de múltiples ayudas a la conducción pensadas para facilitar el trabajo al conductor: nuevo asistente de giro que supervisa el área de giro mediante sensores de radar, asistente de cambio de carril (LCS) con aviso de la presencia de vehículos en los laterales, asistente de retorno al carril (LRA) que retorna el vehículo al carril gracias a la asistencia de la nueva dirección Comfort Steering, función Stop&Go del ACC que mantiene la distancia en tráfico denso, asistencia de frenado de emergencia (EBA) y por último el asistente de atención que evalúa la atención del conductor en la carretera.



UNA APUESTA SEGURA

En cuanto a la cadena cinemática, esta nueva generación está propulsada por los motores que fueron actualizados y optimizados hace unos meses. Mención especial merece el nuevo eje motriz HY-1344 con una relación de 2,31, la más larga de las disponibles en la historia de la marca.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS

“UN CAMIÓN PENSADO PARA FACILITAR EL DÍA A DÍA DE NUESTROS CLIENTES”

Jaime Baquedano, Director Comercial de Camiones y Furgonetas de MAN Truck & Bus Iberia, analiza las claves de la nueva familia de vehículos en exclusiva para Transporte 3.

¿Cuáles son las principales novedades de esta nueva generación de camiones MAN?

El exterior se ha renovado manteniendo la personalidad de MAN, y la auténtica revolución la encontramos en el interior de la cabina, que es completamente distinta. Conectividad, rentabilidad, fiabilidad y habitabilidad son sus cuatro pilares fun-



damentales. Hemos escuchado a nuestros clientes durante el proceso de diseño para que se adapte plenamente a sus necesidades.

La nueva arquitectura electrónica y la digitalización de la gestión de los mantenimientos MAN también son novedades muy importantes. No solo vendemos un producto sino también los servicios digitales a medida de las necesidades de cada uno de nuestros clientes para facilitar su día a día.

¿Qué nos puede contar sobre la cadena cinemática?

La cadena cinemática se basa en la actual, que ofrece unos resultados de consumo excepcionales, y además hemos introducido mejoras. Los motores Euro 6d con los sistemas de asistencia, y nuevos componentes de la cadena cinemática como el nuevo eje trasero permiten una reducción de hasta un 8% en consumo de combustible. A eso hay que añadir reducción de tara. De modo que la nueva generación de MAN destaca particularmente en economía y eficiencia.

¿Cuándo se iniciará la comercialización?

Ya se pueden realizar pedidos, y las entregas comenzarán a finales de abril o principios de mayo. Las tractoras serán las primeras en llegar, y los camiones de obra y los de distribución estarán disponibles a lo largo del segundo semestre. Hasta diciembre se mantendrá la producción de los modelos actuales. Los clientes podrán elegir entre ambas gamas.

LOS TRANSPORTISTAS OPINAN: “MAN HA PENSADO EN LA COMODIDAD DEL CONDUCTOR”

Un grupo de empresarios españoles vivió en directo la presentación de la nueva generación de camiones MAN en Bilbao. Estas fueron sus primeras impresiones.

JAVIER JIMÉNEZ (MOLINERO LOGÍSTICA): “EL INTERIOR SE ASEMEJA AL DE UN TURISMO”

- “Lo que más me ha llamado la atención es la integración de todo el sistema de conectividad, y las mejoras en la ergonomía y en la eficiencia de los vehículos”
- “El interior se asemeja al de un turismo. Se nota que MAN ha pensado en la comodidad del conductor”
- “Ya hemos tenido la oportunidad de conocer la respuesta de esta cadena cinemática y es impresionante: en algunas rutas hemos reducido el consumo hasta 6-7 l./100 km. Estamos valorando realizar una adquisición próximamente”



JUAN ÁLVAREZ (FCC): “ME GUSTA LA LÍNEA DEL NUEVO TGS”

- “Destacaría la gran cantidad de elementos opcionales y la apuesta por la tecnología que ha hecho MAN en esta nueva generación.”
- “Además han dado una vuelta de tuerca al aspecto exterior. Me gusta la línea del nuevo TGS, que ahora es un poco más agresiva.”
- “Tenemos en nuestra flota camiones MAN y estamos deseando poder probar esta nueva versión”



ENRIQUE DÍAZ (ACOTRAL): “LA PRIMERA IMPRESIÓN HA SIDO MUY BUENA”

- “La primera impresión ha sido muy buena. Me ha llamado mucho la atención el tema de la conectividad y la tecnología”
- “Su amplitud interior me parece otro de sus puntos fuertes. Creo que los conductores lo agradecerán”
- “Estamos deseando probarlos y conocer de primera mano su respuesta”



MANolo, la mascota de MAN Truck & Bus no quiso perderse la presentación de la nueva gama de camiones en Bilbao.



TRANSPORTES LUIS RECUENCO INCORPORA A SU FLOTA EL NUEVO IVECO S-WAY

HA ADQUIRIDO 20 UNIDADES DEL BUQUE INSIGNIA DEL FABRICANTE ITALIANO

HACE MÁS DE 30 AÑOS QUE LA EMPRESA CONQUENSE ADQUIRIÓ SU PRIMER CAMIÓN IVECO, Y AHORA VUELVE A PONER DE MANIFIESTO SU CONFIANZA EN LA MARCA CON LA ADQUISICIÓN DEL NUEVO S-WAY

Transportes Luis Recuenco, con sesenta años de experiencia en el mundo del transporte por carretera, nacional y europeo, del sector alimenticio, ha incorporado 20 unidades del nuevo IVECO S-WAY con el objetivo de ampliar su



Ángel Garrido, Director General Mercancías de la concesión Talleres Garrido, Luis Recuenco, Gerente de Transportes Luis Recuenco, y África Pardo, Directora de la Business Line de Pesados de IVECO.

flota y cubrir las necesidades de sus clientes. Con esta operación, Transportes Luis Recuenco e IVECO, cuyos vehículos conforman el 30% de su flota, reafirman su compromiso de la búsqueda constante de una mayor calidad en sus servicios, así como de una conducción más segura y eficiente.

“AYUDARÁN A LA MEJORA DEL TCO”

Al acto de entrega, que tuvo lugar en las instalaciones del concesionario oficial de la marca Talleres Garrido, acudieron Luis Recuenco, Gerente de Transportes Luis Recuenco, África Pardo, Directora de la Business Line de Pesados de IVECO, y Ángel Garrido, Director General Mercancías de la concesión Talleres Garrido. Durante el evento Luis Recuenco, Gerente de la empresa, destacó que las razones por las que ha confiado de nuevo en la marca y en el S-WAY, ha sido porque “los vehículos son los más innovadores que existen en estos momentos en el mercado” a lo que añadió, que las principales características de este nuevo modelo son “el confort y la amplitud de la cabina AS, mejorada en sus dimensiones y en las literas, su nueva imagen, unida a la aerodinámica de la cabina que, junto a su conectividad, estoy completamente seguro que ayudarán a la mejora del TCO no solo en el consumo, sino también del medio ambiente y a la reducción de emisiones contaminantes, lo cual nos lleva a una flota por la sostenibilidad”.



SCANIA AMPLÍA SUS ALTERNATIVAS URBANAS

LA SERIE L AHORA ESTÁ DISPONIBLE CON EL MOTOR DE 7 LITROS

CON LA INCORPORACIÓN DE LAS CABINAS DE LA SERIE L EN 2017, SCANIA MARCÓ UN PUNTO DE INFLEXIÓN EN EL SEGMENTO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES PARA ÁREAS URBANAS

La Serie L, que está disponible con configuraciones modulares, ofrece un fácil y cómodo acceso a la cabina para el conductor, que lo libera de esfuerzos físicos al mismo tiempo que le permite interactuar y tener contacto visual directo con los demás en entornos de mucho tráfico. Su City Safe Window, y los sistemas de cámaras le convierten a este vehículo de en una solución ideal para las aplicaciones en entornos urbanos.

	DC07 111 220 CV	DC07 112 250 CV	DC07 113 280 CV
Tipo	En línea		
Desplazamiento	6,7 litros		
Orden de explosión	1-5-3-6-2-4		
Cilindros	6		
Válvulas por cilindro	4		
R. diámetro/carrera	107x124 mm		
Compresión	17.2:1		
Control de emisiones	Scania SCR		
Freno de escape	105 kW @ 2500 rpm		
Capacidad de aceite	24,5 litros		
Potencia máx.	220 CV (162 kW) @ 1900 rpm	250 CV (184 kW) @ 1900 r/min	280 CV (206 kW) @ 1900 rpm
Par máx.	1000 Nm @ 1050 -1500 rpm	1100 Nm @ 1050 -1550 rpm	1200 Nm @ 1050 -1600 rpm

ASÍ ES EL MOTOR DC07

El Scania DC07 se presentó por primera vez en 2017 y, en un principio, solo estaba disponible con las cabinas de la serie P. Se trata de un motor ligero, robusto y moderno de seis cilindros en línea y con un volumen de 6,7 litros. Ofrece un par de 1.200 Nm a partir de las 1050 rpm en su versión más potente de 280 CV. Además hay versiones de 220 y 25 CV. Dispone del sistema de post-tratamiento de gases de escape patentado por Scania con tecnología solo SCR y puede acoplarse a una toma de fuerza accionada directamente por el motor.

SERIE L

Las cabinas de la Serie L siempre miden 6 metros (20 ft) de largo y están disponibles en tres alturas de techo distintas: baja, normal o alta. Si se opta por incluir la opción de arrodillamiento frontal, la cabina sólo dispondrá de un escalón de acceso con una altura al suelo de unos 80 cm. La configuración de ejes típica para los camiones rígidos para uso urbano es de 4x2 o 6x2*4 (con el eje portador electrohidráulico de Scania).



TRANSPORTES BELZUNCES: CRECIMIENTO CONSTANTE

UN REFERENTE EN EL SECTOR DESDE HACE DÉCADAS QUE VA A MÁS

HAY QUE REMONTARSE A LOS AÑOS 50' PARA ENCONTRAR LOS ORÍGENES DE ESTA COMPAÑÍA. EL TRANSPORTE DE ALMENDRAS CON UN SOLO CAMIÓN FUE EL PUNTO DE PARTIDA, Y EN LA ACTUALIDAD CUENTA CON UNA FLOTA COMPUESTA POR MÁS DE 160 VEHÍCULOS

Yo iba a estudiar ingeniería industrial, pero no llegué a irme y tuve que quedarme al cargo de la empresa que en aquel momento de dedicaba al transporte de almendras”, rememora Antonio Belzunces, fundador y presidente de Transportes Belzunces. Muy pronto, poco a poco, la compañía almeriense fue ampliando su actividad: “Al cabo de unos años, y para mantener al personal, ya que el transporte de almendras duraba solo unos meses, tuvimos que pensar en completar con otros negocios y en el año 60 lo

logramos con la concesión de la cerveza Cruzcampo.”

Desde entonces su crecimiento ha sido constante gracias a la diversificación de su negocio. Se convirtieron también en los distribuidores oficiales de marcas como Heineken o Campofrío, y los característicos colores verde y rojo de sus tractoras no han dejado de ganar presencia en España y fuera de nuestras fronteras, en países como Reino Unido, Alemania, Francia y Países Bajos. Actualmente, cuentan con 180 trabajadores, de los cuales 160 son conductores, y más de 160 camiones.

LA FAMILIA TOMA EL RELEVO

En la actualidad, Antonio Belzunces sigue al mando de la empresa acompañado ahora por su hijo, Andrés Belzunces, como consejero delegado y gerente, su yerno Miguel Ángel, en el puesto de director comercial y su hija, María Antonia Belzunces, como directora financiera, y añade “aunque para mí esto no es trabajo, esto es divertirme”. Después tantos años en el sector, Antonio Belzunces sigue tan comprometido con su trabajo como el primer día y tiene claro cuál es el mayor aprendizaje en todo este tiempo: la cons-



Transportes Benzunces acaba de adquirir 45 nuevos camiones Volvo FH 500 con tecnología I-See.

tancia. Andrés Belzunces, hijo de Antonio, disfruta tanto como su padre al cargo del negocio familiar “me motivan los desafíos que hay día a día en el mundo transporte, que todos los días son diferentes”. Cuando le preguntan por el futuro de su empresa, Antonio lo tiene muy claro “trabajando duro y poniéndole cariño, el futuro siempre es bueno”. “Hay que estar encima de la empresa y pendiente de ella cada día” explica el fundador y añade “nunca he pensado que mi empresa pueda retroceder ni un centímetro”.

EL NEGOCIO SEGUIRÁ CRECIENDO

En Transportes Belzunces están seguros de que el negocio seguirá creciendo dentro del sector, y que el futuro del transporte será alentador gracias al desarrollo de nuevas tecnologías y a la evolución de la calidad de la movilidad. El gran potencial del transporte está por llegar: “Me gustaría ver a lo que esto nos lleva en 15 o 20 años, pero serán mis hijos y mis nietos quienes lo vean”, explica Antonio Belzunces. El secreto del éxito de este fundador es sin duda su esfuerzo, su constancia y la gran familia que representa su empresa para él: desde parientes, empleados a clientes. Antonio, espera que su negocio crezca imparable, con 17 nietos en la cantera, la empresa de transporte Antonio Belzunces no tiene límites y así lo expresa el orgulloso abuelo: “Espero que mis hijos, mi yerno y mis nietos sigan la escuela que he hecho yo y respondan al compromiso de formar parte de esta empresa, eso es lo más importante para mí”.

CAMIONES VOLVO FH

En el marco de su política de expansión, la compañía almeriense ha adquirido 45 nuevos camiones Volvo FH 500 con tecnología I-See, que por medio de la lectura de la cartografía del terreno, a través de la nube, predicen la ruta y aprovechan la fuerza del camión consiguiendo un menor consumo de com-

EN TRANSPORTES BELZUNCES ESTÁN SEGUROS DE QUE EL NEGOCIO SEGUIRÁ CRECIENDO DENTRO DEL SECTOR, Y QUE EL FUTURO DEL TRANSPORTE SERÁ ALENTADOR GRACIAS AL DESARROLLO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS Y A LA EVOLUCIÓN DE LA CALIDAD DE LA MOVILIDAD

bustible. Esta operación supone el regreso de Volvo a la flota de Transportes Belzunces. “Esperamos ir aumentando la presencia de la marca en nuestra empresa”, augura su presidente.

Los primeros conductores que han podido probar estos vehículos han señalado que destacan sobre todo su estabilidad en la carretera y el consumo tan bajo que tiene. Además han resaltado la seguridad, y la comodidad y la amplitud de su cabina FH.

JURADOS EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



Antonio Belzunces, presidente de Transportes Belzunces, forma parte, junto a más de un centenar de empresarios, del jurado que otorga el premio Camión del Año en España. Posteriormente, cuando Transporte 3 creó el premio ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año’, Andrés Belzunces, consejero delegado de la compañía, se incorporó al jurado que entrega este galardón.





DOMINANDO LA CIUDAD

AL VOLANTE DEL RENAULT TRUCKS D WIDE 320 CV

SOLO TENEMOS QUE FIJARNOS UN POCO EN LA CALANDRA DELANTERA DE LOS CAMIONES QUE CIRCULAN POR MUCHAS CIUDADES PARA DARNOS CUENTA DE LA PENETRACIÓN QUE TIENEN LOS PRODUCTOS DE LA MARCA FRANCESA EN ESTE SEGMENTO

A FAVOR

- Bajos consumos
- Buen ambiente de trabajo
- Espacios de almacenamiento

EN CONTRA

- Cuadro de mandos anticuado

Muchas empresas del sector de la distribución llevan años apostando por la marca del rombo. En esta ocasión hemos tenido la oportunidad de conocer de cerca el Renault Trucks D WIDE para 18 toneladas equipado con el nuevo motor DTI 8.

MOTOR DTI 8 – 320 CV

El fabricante francés comercializa tres motorizaciones diésel y una de gas natural para usos urbanos y regionales. De toda esta oferta, en esta ocasión la motorización seleccionada ha sido la intermedia: el modelo DTI 8. Este motor se presenta con tres escalones de potencia: 250 cv, 280 cv y 320 cv. Este Renault Trucks D WIDE estaba propulsado por el más potente.

El DTI 8 es un compacto motor de seis cilindros en línea con 7,7 litros de cubicaje. El sistema de inyección es por Common rail y en este motor alcanza una presión má-

xima de 2000 bar lo que ayuda a conseguir una mejor combustión del gasoil. Para el sobrealimentado, la marca francesa confía en un turbocompresor de geometría variable que consigue una mejor respuesta en este motor DTI 8, y eleva su potencia a 320 cv a un régimen de 2100 rpm. El par es de 1224 Nm y lo entrega entre las 1050 rpm y las 1600 rpm. Como vemos, los mantiene casi íntegros durante 600 rpm lo que nos permite realizar una conducción más económica. El freno de motor disponible es un Optibrake de 170 kW a 2800 rpm que es gestionado electrónicamente junto al freno de servicio.

Como hemos comprobado, las prestaciones que ofrece este compacto motor DTI 8 son más que suficientes para mover con soltura las 18 t permitidas en un chasis de solo dos ejes. Como en el resto de gamas, este motor ha recibido una serie de actuali-

zaciones para adaptarla a las nuevas exigencias de la norma Euro 6 Step D. Estas novedades mecánicas se han centrado en los sistemas de refrigeración y de aceite. Ahora ambos han sido optimizados. Otra pieza imprescindible en el tratamiento de gases como es el filtro de partículas también se modifica: esta gama D Wide equipa un nuevo filtro de última generación, pero sigue manteniendo la válvula de recirculación de gases y el séptimo inyector. Por otro lado, la gestión electrónica del motor también ha sido modificada para mejorar el consumo y las emisiones reduciendo el par hasta en un 25% si detecta que las emisiones sobrepasan el umbral fijado por la norma. Con todas estas mejoras, el fabricante francés estima que este nuevo DTI 8 puede llegar a reducir hasta un 7% su consumo de combustible.

CADENA CINEMÁTICA

La caja de cambios que acompaña a este motor DTI 8 es un modelo automatizado Optidriver de 12 ve-

LAS PRESTACIONES QUE OFRECE ESTE COMPACTO MOTOR DTI 8 CON 320 CV SON MÁS QUE SUFICIENTES PARA MOVER CON SOLTURA LAS 18 t PERMITIDAS EN UN CHASIS DE SOLO DOS EJES



1. El DTI 8 es un compacto motor de seis cilindros en línea con 7,7 litros de cubillaje.
2. La suspensión neumática integral mejora notablemente el confort de la marcha.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
60	54	13,45	23,79

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: DTI 8
- N° cilindros: 6 cilindros en línea
- Cilindrada: 7,7 litros
- Diámetro/Carrera: 110/135 mm
- Rel. Compresión: 17
- Potencia máxima: 320 cv / 235 kW a 2100 rpm
- Par máximo: 1200 Nm de 1050 a 1600 rpm
- Potencia freno motor escape: OPTIBRAKE 170 kW a 2800 rpm

TRANSMISIÓN

- Embrague: Embrague monodisco 430 mm
- Accionamiento: Automatizado
- Caja de cambios: Optidriver AT 2412F
- N° de velocidades: 12+3
- Puente trasero: P13170-E sin bloqueo diferencial
- Relación de grupo: 3,08 a 1

SUSPENSIONES

- Delantera: Suspensión neumática para 7,5 t
- Trasera: Suspensión neumática para 13 t
..... con regulación electrónica

FRENOS

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

DIRECCIÓN

- Tipo: Hidráulica desmultiplicación variable

RUEDAS

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

DEPÓSITOS

- Combustible: Aluminio con capacidad de 255 litros
- AdBlue: Plástico con capacidad de 32 litros

PESOS

- MMA conjunto: 18 t

LA CAJA DE CAMBIOS AT 2412F CONVIERTE A ESTE CAMIÓN EN UN GRAN RODADOR Y ADEMÁS MEJORA SU RENDIMIENTO GRACIAS A LAS 12 RELACIONES DE MARCHA DISPONIBLES

CONSUMOS

Tramo 1 (urbano)	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
La Atalaya (M-50) - Boadilla del Monte (Monte Segovia)	7,7	1,77	21,98	13:03	36,42
Boadilla del Monte (Monte Segovia) - Majadahonda (Polígono El Carralero)	9	2,78	37,93	18:16	27,63
Tramo 2 (interurbano)	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Majadahonda - Villanueva de la Cañada (M-503)	18,5	3,79	18,15	16:54	63,71
Villanueva de la Cañada - Brunete (M-600)	4,3	0,91	20,54	5:11	46,19
Brunete (M-513) - La Atalaya (M-50)	20,5	5,05	24,58	21:35	58,15
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	16,7	4,52	30,03	28:43	31,46
Tramo 2	43,3	8,93	20,62	42:21	61,35
Total	60	13,45	23,79	1:11:04	54

Km inicio: 15.619 - Km finales: 15.679

Litros gasoil: 13,45
Litros Adblue: 0,8

Climatología Inicio: 12° - Mitad: 16° - Final: 16°

locidades AT 2412F. Esta caja convierte a nuestro camión en un gran rodador y además mejora su rendimiento gracias a las 12 relaciones de marcha disponibles y encaja a la perfección con las necesidades de la distribución interurbana.

El manejo de la caja de cambios se puede realizar tanto de modo manual como automático desde la palanca situada a la derecha de la caña del volante, igual que en la Gama T. Existe un único modo de rendimiento que está enfocado a la economía de combustible. Por ello el modo power en este modelo se encuentra anulado. Con esta anulación se busca evitar un consumo excesivo de combustible. En nuestra ruta cargados al máximo, no lo hemos echado en falta.

La suspensión es neumática integral, lo que mejora notablemente el confort de la marcha. La carga técnica máxima en el eje delantero es de 7,5 t y de 13 t para el trasero. Con una relación de eje de 3,08, esta cadena cinemática necesita solo 1494 rpm para mantener la velocidad de cruce de 90 Km/h.

CABINA 100% URBANA

La cabina D reúne todas las características para convertirse en la perfecta aliada de la distribución urbana. En cuanto a la seguridad, incorpora el nuevo sistema de cámaras de visión de 360° que nos ayuda en las maniobras. Este sistema además presenta otras funciones añadidas como la cámara de marcha atrás.

Una ventanilla fija en la parte inferior de la puerta derecha elimina las zonas ciegas. Otros sistemas que mejoran la seguridad son: el frenado de emergencia automático y el control de cruce adaptativo, que están enfocados a la circulación tanto urbana como interurbana.

- Un turbocompresor de geometría variable consigue una mejor respuesta en este motor DTI 8, y eleva su potencia a 320 cv a un régimen de 2100 rpm.
- Al ser un camión más enfocado a la distribución, no falta la ventanilla baja en la puerta derecha.



3



4



5



6



7



8

La comodidad en esta cabina Night & Day Cab empieza desde que subes a ella. Solo son necesarios dos escalones para acceder a su interior. Una vez en el puesto de conducción disponemos de infinidad de huecos para colocar y mantener todo en orden: en la parte superior delantera encontramos dos armarios con compuerta y una capacidad de 50 litros, y en la parte central, sobre el túnel de motor, un conformado de plástico de grandes dimensiones. También dispone de una litera para su uso ocasional (780 mm de ancho por 2000 mm de largo). Para desplegarla es necesario abatir ambos asientos, ya que el fondo disponible de la cabina no es suficiente.

La altura máxima disponible en el interior es de 1605 mm que se convierten en 1110 mm si lo medimos desde el túnel de motor. Con estas dimensiones de cabina y la acertada mezcla de los colores interiores elegida por Renault Trucks, crean en su interior un ambiente de trabajo muy saludable. El puesto de conducción como hemos comprobado es muy cómodo, todos sus componentes están bien ubicados. El volante de cuatro radios es regulable en altura y profundidad por lo que siempre encontraremos la posición más idónea. El cuadro de mandos mezcla los relojes analógicos con los digitales con varios displays repartidos por él. Los detalles de calidad no faltan para hacer más cómoda la ruta: disponemos de soporte para el teléfono móvil, entradas USB y tomas de corriente de 12 voltios.

En su parte exterior esta cabina D Night & Day destaca por sus deflectores de techo regulable en doce posiciones y los nuevos deflectores laterales, que

5. El conductor tiene al alcance de la mano todas las botoneras.
6. El cuadro de relojes nos ofrece suficiente información del estado de nuestro camión.
7. El sistema de cámaras 360° nos facilita las maniobras constantes que se realizan en la distribución.
8. La caja de cambios Opticruiser se activa en el mando situado a la derecha de la caña del volante, como en la Gama T.

UNA VENTANILLA FIJA EN LA PARTE INFERIOR DE LA PUERTA DERECHA ELIMINA ZONAS CIEGAS PARA EL CONDUCTOR

mejoran considerablemente su aerodinámica. El carrozado del vehículo es una caja cerrada de gran volumen con carenados laterales. Está montada sobre un chasis con una distancia entre ejes de 5800 mm. Las dimensiones totales del conjunto son: 10.700 de longitud, 2850 de altura y 2500 mm de ancho.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



MERCEDES-BENZ CONTINÚA IMPULSANDO LA ELECTROMOVILIDAD

EL GRUPO E-MOBILITY DE DAIMLER TRUCKS & BUSES TRABAJA EN DESARROLLO DE LA RED DE RECARGA

DIVERSOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES 100% ELÉCTRICOS DEL FABRICANTE ALEMÁN YA ESTÁN A LA VENTA O EN FASE DE PRUEBAS REALES, PERO LOS RESPONSABLES DE LA FIRMA ALEMANA SON CONSCIENTES DE QUE ES FUNDAMENTAL CONTAR UNA SÓLIDA RED DE PUNTOS DE RECARGA

Recientemente Daimler AG ha instalado una nueva estación de recarga para furgonetas y camiones eléctricos de gran tonelaje en su sede de Stuttgart-Untertürkheim. Es un paso más en la estrategia de electrificación de la compañía alemana, que comprende tanto vehículos industriales ligeros como pesados. La nueva estación de carga tiene una potencia total de 1 Megavatio, distribuido en dos puestos de carga rápida para camiones de 300 kW de potencia cada uno y otras tres estaciones de carga de 150 kW cada una, estas últimas destinadas a furgonetas.

Los puestos de recarga están equipados con todas las variantes de enchufes comunes para camiones eléctricos. Cuando el vehículo se conecta a un cargador, el proceso de recarga se inicia automáticamente gracias a un chip mediante el cual la estación reconoce automáticamente el vehículo correspondiente.

'ETRUCK CHARGING INITIATIVE'

El Grupo E-Mobility Daimler Trucks & Buses ha analizado las necesidades de los clientes y ha lanzado la 'eTruck Charging Initiative' para apoyarles en la transición hacia la electromovilidad. Les ofrece asesoramiento en el proceso de selec-

ción de los proveedores de energía eléctrica o de la estación de carga, y les proporciona el software de carga apropiado.

LA FAMILIA CRECE



Desde 2018, empresas de transporte de Alemania y Suiza están probando el Mercedes-Benz eActros, un camión 100% eléctrico que ofrece una autonomía próxima a los 200 Km. Su producción en serie está prevista para el próximo año. Además en Estados Unidos, el Freightliner eM2 y el Freightliner eCascadia ya afrontan la recta final de la fase de pruebas. Por último hay que recordar que más de 150 camiones eléctricos de carga ligera FUSO eCanter ya están en uso con numerosos clientes en Japón, Estados Unidos y Europa.



ASÍ ES EL CAMIÓN HÍBRIDO DE DAF

COMIENZAN LAS PRUEBAS EN CONDICIONES REALES CON EL DAF CF HYBRID

EL OPERADOR DE TRANSPORTE HOLANDÉS PETER APPEL YA ESTÁ UTILIZANDO DOS DE ESTOS INNOVADORES CAMIONES PARA ABASTECER A SUPERMERCADOS EN EL CORAZÓN DE LOS PAÍSES BAJOS

El DAF CF Hybrid es 100 % eléctrico en zonas urbanas y fuera del casco urbano utiliza tecnología de diésel limpio. El modelo Innovation combina lo mejor de ambos mundos gracias a sus "cero emisiones" en ciudad, lo que garantiza también una gran autonomía y flexibilidad fuera de la ciudad. Los camiones DAF CF Hybrid Innovation están equipados con el motor diésel de 10,8 litros PACCAR MX-11 (330 kW/450 CV), un motor eléctrico ZF (75 kW/100 CV, con una potencia máxima de 130 kW/175 CV) y una caja de velocidades ZF TraXon especial para trenes de potencia híbridos.

RECARGA EN MARCHA O EN UNA ESTACIÓN DE CARGA

El motor eléctrico se alimenta de una batería de 85 kWh que se recarga cuando el motor diésel está en uso. Durante el funcionamiento diésel, el motor eléctrico actúa como un generador y recarga la batería. En el futuro también será posible cargar la batería en una estación de carga (rápida). Cuando la batería está completamente cargada, el DAF CF Hybrid (en función del peso total combinado de camión y remolque/semirremolque) tiene una autonomía en modo eléctrico de 30 a 50 kilómetros, más que suficiente para entrar y salir de zonas urbanas sin generar ningún tipo de gases de escape.

GESTIÓN DE ENERGÍA INTELIGENTE

Fuera de la ciudad, el CF Hybrid se mueve con el motor diésel PACCAR MX-11, que cuenta con una excelente autonomía. Además, la tecnología híbrida ofrece un mayor ahorro en el consumo de combustible gracias a la gestión inteligente de la energía. La energía generada por el freno de escape así como por el control de velocidad en descenso se utiliza en el motor eléctrico para complementar al motor diésel. Esto resulta beneficioso tanto en términos de consumo como de emisiones de CO2.

EL HIDRÓGENO EN EL HORIZONTE

"Estamos probando diferentes tecnologías. Un modelo totalmente eléctrico es una buena alternativa para la distribución urbana, mientras que la tecnología de diésel limpio es una excelente opción para largas distancias, en parte debido a los nuevos tipos de carburante; a largo plazo también estamos estudiando el hidrógeno", anticipa **Ron Borsboom**, director ejecutivo de desarrollo de productos de DAF.





MERCEDES-BENZ VITO: ¡AÚN HAY MÁS!

LA MEDIANA DE LA FAMILIA DE FURGONETAS DEL FABRICANTE ALEMÁN SE ACTUALIZA

LA NUEVA VERSIÓN ESTÁ DISPONIBLE CON MOTORES DIÉSEL DE CUATRO CILINDROS OM 654, E INCORPORA NUEVOS SISTEMAS DE INFOENTRETENIMIENTO Y ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN, ASÍ COMO ALGUNAS MEJORAS EN SU DISEÑO. LAS PRIMERAS UNIDADES DE LA NUEVA VITO LLEGARÁN AL MERCADO A PARTIR DE JUNIO

motor, consiguen reducir los consumos y las emisiones. Debido a su posición aislada cerca del motor, el tratamiento posterior de los gases de escape funciona con poca pérdida de calor y en condiciones óptimas. Según Mercedes-Benz, el ahorro de combustible en la nueva Vito 119 CDI puede alcanzar el 13% respecto a su antecesora. Para la variante con tracción delantera, se mantiene el motor OM 622 de 1,7 litros y cuatro cilindros.

Otra novedad en la cadena cinemática es la disponibilidad de la transmisión automática 9G-

Ahora Mercedes-Benz ofrece la posibilidad de equipar las versiones con tracción trasera o 4x4 de la Vito con el motor diésel OM 654 de 2,0 litros y cuatro cilindros. Esta nueva generación de motores, que hasta ahora sólo estaba disponible para la Vito Tourer, se ofrece en cinco niveles de potencia: 102, 136, 163, 190 y 239 CV.

El fabricante destaca que la generación del motor OM 654 (1.950 cc) es aún más eficiente y limpia que el anterior OM 651 (2.143 cc). Además se han mejorado la sonoridad y la vibración. La combinación del bloque de aluminio y los pistones de acero, el proceso de combustión escalonado y el revestimiento de la pared del cilindro NANOSLIDE para reducir la fricción en el motor, junto con la recirculación dinámica de los gases de escape de múltiples vías y el tratamiento posterior de los gases de escape en el



TRONIC, para todas las variantes de la Vito con tracción trasera. Su interruptor DYNAMIC SELECT permite seleccionar los programas de conducción "Comfort" y "Sport" y así adaptar el comportamiento del cambio a sus requisitos de conducción.

LA SUSPENSIÓN IDÓNEA EN CADA MOMENTO

La nueva suspensión neumática Airmatic permite a la Vito adaptarse a todo tipo de terrenos y circular con el máximo confort incluso en los más irregulares. La amortiguación se regula automáticamente de forma individual para cada rueda. Esto se realiza de forma rápida y precisa, con el empleo de dos válvulas separadas para las fuerzas de extensión y compresión de los amortiguadores.

Con el interruptor Dynamic Select de la consola central, el conductor puede elegir rápida y fácilmente entre tres programas de conducción diferentes. Dispone de un programa para elevar el vehículo hasta 35 milímetros a una velocidad de hasta 30 km/h. A velocidades más altas, el vehículo vuelve automáticamente al nivel normal. En el programa de conducción "Comfort" el vehículo permanece a la altura normal. Desde los 110 km/h la Vito baja de forma automática 10 milímetros para optimizar el consumo. En el programa Sport, el vehículo baja 10 milímetros con independencia de la velocidad. Independientemente del programa de conducción seleccionado, el control de nivel neumático se activa de forma totalmente automática e independiente de la carga. Esto garantiza una estabilidad de conducción significativamente mayor, incluso cuando se tira de un remolque.



UN PASO MÁS EN SEGURIDAD

La Vito furgón fue la primera furgoneta equipada de serie con airbags y avisos del cinturón de seguridad tanto del lado del conductor como del acompañante. Y con el Asistente de Viento Cruzado y el Asistente de Atención en su equipamiento de serie, hace cinco años que la Vito ya redefinió los niveles de seguridad en su segmento.

Ahora el Asistente de Frenada Activo, el DISTRO-NIC y el espejo retrovisor interior digital amplían de 10 a 13 la gama de sistemas de asistencia a la conducción y de seguridad para la nueva Vito. El nuevo Asistente de Frenada Activo puede detectar el riesgo de colisión con un vehículo que

EL MOTOR DIÉSEL OM 654 DE 2,0 LITROS Y LA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA 9G-TRONIC SON DOS DE LAS PRINCIPALES NOVEDADES



circula por delante. Primero advierte al conductor visual y acústicamente, y si éste no responde el asistente aplica la presión de frenado adecuada a la situación. Si no hay reacción, el sistema proporciona apoyo con maniobras activas de frenado. En tráfico urbano, el Asistente de Frenada Activo también reacciona ante obstáculos estacionarios o peatones cruzando.

DISTRONIC también está disponible para la Vito por primera vez. El Asistente Activo de Distancia puede mantener la distancia al vehículo precedente establecida por el conductor descargándole de trabajo, por ejemplo, al conducir en autopista o en atascos con continuas maniobras de parada y arranque.

El Espejo retrovisor interior digital es una primicia en el segmento. Una cámara trasera HDR muestra todo lo que sucede detrás del vehículo en la pantalla del espejo. Transmite un campo de visión que es dos veces más ancho que el que proporciona un espejo retrovisor interior convencional.



MOTOR OM 654

Modelo	Potencia	Par	Tracción
Vito 110 CDI	75 kW (102 CV)	270 Nm	Trasera / 4x4
Vito 114 CDI	100 kW (136 CV)	330 Nm	Trasera / 4x4
Vito 116 CDI	120 kW (163 CV)	380 Nm	Trasera / 4x4
Vito 119 CDI	140 kW (190 CV)	440 Nm	Trasera / 4x4
Vito 124 CDI	176 kW (239 CV)	500 Nm	Trasera / 4x4

MERCEDES-BENZ OFRECERÁ LA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA AIRMATIC PARA LAS VITO CON EL MOTOR OM 654 DE 2,0 LITROS A PARTIR DEL MES DE OCTUBRE



En el exterior se ha rediseñado la parrilla frontal y las llantas. Se mantienen las tres longitudes de carrocería, dos distancias entre ejes y tres sistemas de tracción. Con una carga útil de hasta 1.369 kg.

La cámara también se adapta perfectamente a los aparcamientos subterráneos y la lluvia para transmitir una imagen nítida a la pantalla LCD TFT de 1600x320 píxeles de alta resolución.

Además, con el interruptor antideslumbramiento, el espejo retrovisor interior digital cambia de la imagen digital de la cámara a la vista analógica.

MERCEDES PRO

Las soluciones de gestión de flota y conectividad Mercedes PRO connect ayudan a los profesionales a aumentar la eficiencia, reducir los costes operativos, mejorar la disponibilidad de sus vehículos y disminuyen la carga de trabajo del conductor. Mercedes PRO agrupa todos los servicios relevantes en una plataforma basada en la web. Esto proporciona acceso directo a través de www.mercedes.pro a productos y servicios en red que van más allá de la clásica furgoneta.

Los requisitos técnicos para registrar e intercambiar datos se cumplen mediante un módulo de comunicación (LTE) con una tarjeta SIM instalada de forma permanente. Los servicios en sí pueden utilizarse tanto en un PC como en un dispositivo móvil. Los siguientes ocho paquetes están actualmente disponibles para la Vito: Información del tráfico en tiempo real, Asistencia optimizada, Comunicación simplificada de la flota, Registros digitales, Gestión eficiente de la flota, Análisis eficiente del estilo de conducción, Acceso a vehículos móviles e Interfaz de datos de furgonetas Mercedes-Benz.

NUEVA PARRILLA Y MEJORAS EN EL INTERIOR

En el apartado estético también hay algunas novedades. Los diseñadores han modificado la parrilla del radiador, que se combina con los elementos del equipo opcional DISTRONIC, Asistente de Frenada Activo o parachoques pintados. Una rejilla del radiador con un diseño cromado también está disponible como opción para todas las versiones, con lamas de aspecto cromado.

Además hay algunas actualizaciones en el interior. El tejido robusto y elegante "Caluma" reemplaza al anterior "Tunja". La renovación incluye nuevas salidas de aire de tipo turbina con un aspecto deportivo a izquierda y derecha de la instrumentación. Junto con el opcional "Paquete Cromado", la consola central ahora está enmarcada por una moldura brillante. Con esta opción, los marcos de las nuevas salidas de aire también son cromados.

En lo referido a sistemas multimedia, se ofrecen varias opciones. La radio básica (Audio 10) cuenta con Bluetooth y toma USB, y por encima hay uno con pantalla táctil de 7,0 pulgadas (Audio 30) y Apple CarPlay y Android Auto, así como cámara de marcha atrás, mientras que el tope de gama (Audio 40) incluye ya navegador integrado.

NUEVO RÉCORD DE VENTAS



Mercedes-Benz Vans matriculó 438.400 vehículos en todo el mundo en 2019, lo que supone un incremento del 4% en comparación con el ejercicio anterior, según ha informado la compañía. "Estoy encantado de haber podido aumentar las ventas por séptimo año consecutivo", destacó el máximo responsable de Mercedes-Benz Vans, **Marcus Breitschwerdt**.

A pesar de que la industria automovilística estuvo inmersa en un entorno "difícil" el año pasado, los ingresos de la división de vehículos comerciales aumentó sus ingresos, hasta facturar 14.800 millones de euros.

Mercedes-Benz Vans está impulsando sistemáticamente la electrificación de su cartera de productos, con la llegada de modelos como el eVito y el comienzo de la producción a finales del 2019 del eSprinter, entre otros.



En el interior se han realizado retoques estéticos. Están disponibles tres sistemas multimedia.

VITO INCREMENTA AÚN MÁS SEGURIDAD AL VOLANTE CON LA INCORPORACIÓN DEL ASISTENTE DE FRENADA ACTIVO, EL DISTRONIC Y EL ESPEJO RETROVISOR INTERIOR DIGITAL



La familia eléctrica crece. Mercedes-Benz también ha iniciado la comercialización de la versión 100% eléctrica de la Vito Tourer (eVito Tourer).



PROFUNDA RENOVACIÓN

VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES PRESENTA LA NUEVA CADDY

DESPUÉS DE COMERCIALIZAR MÁS DE TRES MILLONES DE UNIDADES DE ESTE MODELO, EL FABRICANTE ALEMÁN LANZA LA QUINTA GENERACIÓN DE ESTE VEHÍCULO

NUEVOS SISTEMAS DE ASISTENCIA

Seis de los 19 sistemas de asistencia de la Caddy son completamente nuevos. Incluyen el Travel Assist, que, por primera vez en un vehículo comercial de Volkswagen, facilita la conducción asistida sin importar la velocidad. Relacionado con el Travel Assist, el volante multifunción rediseñado está también

Este modelo ahora se basa en la plataforma modular transversal (MQB) y esta circunstancia se deja notar en su aspecto exterior. Volkswagen ha rediseñado completamente la carrocería de este vehículo: se ha reducido el valor Cx a 0,30, nuevas las llantas de aleación de 18 pulgadas, nuevos faros delanteros y traseros LED, y opcionalmente, dispositivos de apertura eléctrica en las puertas correderas y en el portón trasero. Además incluye por primera vez el sistema de arranque y bloqueo Keyless Access (abreviado como KESSY) y "Digital Cockpit".

En el interior, la tecnología tiene un papel protagonista. Los indicadores y elementos de control han sido completamente rediseñados: las interfaces interactivas del conductor y el acompañante están formadas por el nuevo Digital Cockpit (opcionalmente, con instrumentos totalmente digitales) y los sistemas de radio e infoentretenimiento (con un tamaño de entre 6,5 y 10 pulgadas). La fusión entre el Digital Cockpit y el sistema de navegación de 10 pulgadas crea un nuevo panorama digital indicadores y controles: el "Innovision Cockpit".

Además ha aumentado el espacio disponible. Por ejemplo, la versión larga (Caddy Maxi) proporciona espacio para hasta dos Euro pallets, que opcionalmente pueden cargarse por la puerta lateral o la trasera.



Volkswagen ha rediseñado completamente la carrocería de este vehículo.



En el interior, la tecnología tiene un papel protagonista: "Innovision Cockpit". Los indicadores y elementos de control han sido completamente rediseñados.



La nueva Caddy se comercializará en su versión Cargo (mercancías), y también estarán disponibles diversas versiones para el transporte de pasajeros.

equipado con sensores capacitivos. Estos sensores garantizan una detección precisa del más leve toque de mano, evitando así cualquier falsa alarma. La nueva Caddy también incluye Trailer Assist, habitual en el Crafter, facilitando significativamente la maniobra de marcha atrás, y Side Assist con Alerta de Tráfico Posterior incluida. Los actuales sistemas de asistencia de la Caddy han sido significativamente ampliados y actualizados con nuevas funciones.

EFICIENTE Y SOSTENIBLE

Como los sistemas de asistencia al conductor, los nuevos motores de cuatro cilindros del Caddy también son innovadores. Pertenecen a la siguiente fase evolutiva de los propulsores, cumplen con la normativa de emisiones Euro 6 para el 2021 y todos están equipados con filtros de partículas.

Las unidades TDI - con potencias entre 55 kW (90 CV) y 90 kW (122 CV) - también emplean por primera vez el nuevo sistema de doble dosificación. Mediante dos catalizadores SCR y, por lo tanto, doble inyección AdBlue, los niveles de emisión de nitrógeno de óxido

LA NUEVA CADDY SE BASA EN LA PLATAFORMA MODULAR TRANSVERSAL (MQB), Y LA TECNOLOGÍA Y LA DIGITALIZACIÓN ADQUIEREN UN PAPEL PROTAGONISTA

(NOx) se han reducido significativamente respecto al modelo anterior, situando los motores TDI del Caddy entre los motores diésel más limpio del mundo. El motor turboalimentado de gasolina (TSI) de 84 kW (116 CV) y el motor sobrealimentado de gas natural (TGI) "también son eficientes y sostenibles", señalan los responsables de Volkswagen. Según sus estimaciones, el consumo de carburante previsto de la Caddy será hasta un 12% inferior al de la versión anterior.

PARA TODAS LAS NECESIDADES

La nueva Caddy volverá a lanzarse en su versión Cargo (mercancías), familiar (con ventanas en el compartimento de pasajeros) y en numerosas variantes de turismo distintas (monovolúmenes). La nomenclatura de la gama de turismos se ha reconfigurado: en el futuro, el modelo básico será la "Caddy"; el siguiente será acabado "Life", al que se sumará la línea "Style". De hecho, todos los modelos están mejor equipados que el que les precede.

OTRO AÑO PARA ENMARCAR

Por segundo año consecutivo, Volkswagen Vehículos Comerciales ha logrado un nuevo record de ventas en España: ha matriculado cerca de 20.000 unidades (+7,5%). "Estamos muy satisfechos con los resultados de 2019", señala **Alberto Teichman**, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales.



Por modelos, destaca el crecimiento de la Crafter (3.393 unidades / +24,2%), la Gama T6 se mantiene, por segundo año consecutivo, como líder del mercado neto en su segmento (7.356 unidades matriculadas / +2,4%). Destaca la evolución del Transporter, que mejoró un 25,4% sus ventas. También la Caddy, el modelo de mayor volumen de la marca, tuvo una evolución positiva, con 8.918 unidades matriculadas y un incremento de cerca del 8%. De esta cifra, cerca de 961 unidades correspondieron a la Caddy propulsada por gas natural comprimido (GNC), un 117% más que la cifra alcanzada en 2018.

"Este año, además, contaremos con mayor disponibilidad de la e-Crafter, el primer vehículo 100% eléctrico de la marca, y lanzaremos nuevos modelos electrificados en la gama del T6 y de la Caddy, a través de las soluciones del preparador alemán ABT. El objetivo de esta ofensiva es posicionar a Volkswagen Vehículos Comerciales como la marca de referencia en movilidad Eco del mercado español de comerciales", anticipa Teichman.

LA VERSIÓN MAXI OFRECE ESPACIO PARA HASTA DOS EURO PALLETS



SEMIRREMOLQUES: UN PASO ATRÁS

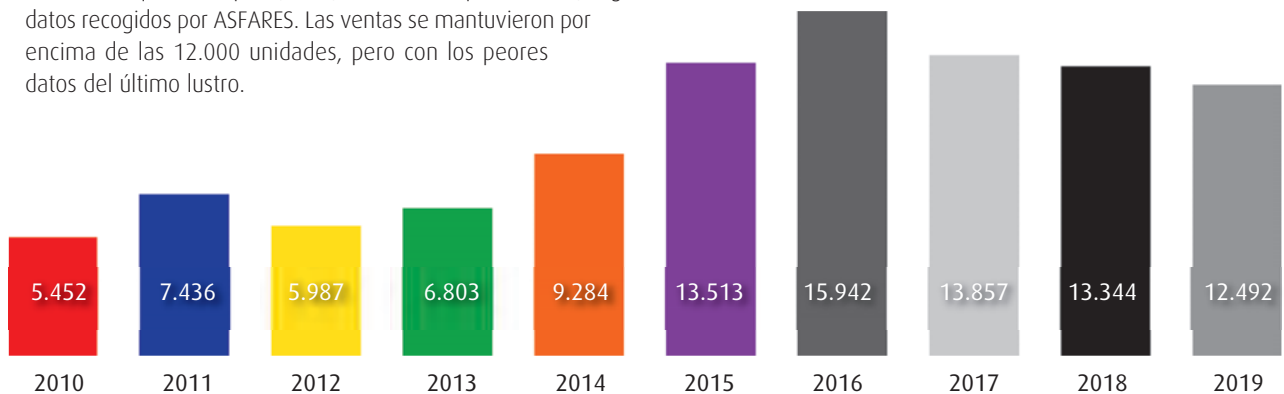
LAS MATRICULACIONES DE "SEMIS" Y REMOLQUES DESCENDIERON POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO

LECITRAILER CON UNA CUOTA DE MERCADO DEL 21,87%, SCHMITZ CARGOBULL (18,16%) Y KRONE (10,98%) LIDERARON LAS VENTAS EN EL MERCADO ESPAÑOL

LAS LONAS CAEN

Las ventas de Lonas representaron el 33,25% del total de unidades comercializadas en 2019 (4.153), y enlazan tres años con retrocesos (2017:-13,97% / 2018:-5,62% / 2019: -14,21%). Los Frigoríficos también volvieron a caer (3.629 unidades / -0,87%) y siguen lejos de la 4.000 unidades con el peor dato desde 2013.

Durante el pasado ejercicio se matricularon 12.492 remolques y semirremolques en España, un 6,38% menos que en 2018, según los datos recogidos por ASFARES. Las ventas se mantuvieron por encima de las 12.000 unidades, pero con los peores datos del último lustro.



EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES



Schmitz Cargobull comercializó 2.269 semirremolques en España en 2019.

Tampoco fue un buen año para las Cisternas y los Basculantes, que experimentaron descensos del 10,03% y 8,66% respectivamente.

La nota positiva la pusieron los Portacontenedores (738 / +9,82%) y los Furgones (616 / +2,67%), que fueron los dos únicos tipos de semirremolques incrementaron sus ventas en 2019.

LECITRAILER AL FRENTE

La compañía aragonesa (2.732 unidades y un 21,87% de cuota de mercado) superó a Schmitz Cargobull (2.269 unidades / 18,16%) y concluyó el ejercicio 2019 como el fabricante favorito en el mercado nacional. Les siguieron Krone, que cerró el pasado año con un 10,98% del total de las ventas en España (1.371 vehículos), SOR Ibérica con 701 unidades (5,61% de cuota) y Granalu con 473 unidades (3,84%) completaron el Top 5.

POR CUARTO AÑO CONSECUTIVO, LAS LONAS FUERON EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE/REMOLQUES MÁS VENDIDO EN ESPAÑA: 4.153 EN 2019 (-14,21%)

MATRICULACIÓN POR TIPOS DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES

TIPOS	2019	CUOTA	2018	CUOTA	VAR. 19/18
→ Lonas	4.153	33,25%	4.841	36,28%	-14,21%
→ Frigoríficos	3.629	29,05%	3.661	27,44%	-0,86%
→ Basculantes	1.372	10,98%	1.502	11,26%	-8,66%
→ Portacont.	738	5,91%	672	5,04%	+9,82%
→ Cisternas	807	6,46%	897	6,72%	-10,03%
→ Furgones	616	4,93%	600	4,50%	+2,67%
→ Otros	1.177	9,42%	1.171	8,78%	-6,38%
→ TOTAL	12.492		13.344		-6,38%

FABRICANTE	2019	CUOTA %	2019/2018
→ LECITRAILER	1.232	29,67%	-11,7%
→ SCHMITZ CARGOBULL	1.226	29,52%	-25,8%
→ KOEGEL	461	11,10%	+16,4%
→ KRONE	438	10,55%	+3,1%
→ GUILLEN	299	7,2%	-18,3%

LONAS Y SEMILONAS

FABRICANTE	2019	CUOTA %	2019/2018
→ SCHMITZ CARGOBULL	857	23,62%	-4%
→ KRONE	846	23,31%	+5,4%
→ SOR IBERICA	701	19,32%	+10,9%
→ LECITRAILER	430	11,85%	-14,3%
→ INDETRUCK	360	9,92%	+25,8%

FRIGORÍFICOS



Lecitrailer se mantiene como el fabricante líder del mercado nacional.

ASÍ HA ARRANCADO EL AÑO

Durante los dos primeros meses del año se han comercializado 2225 unidades en el mercado español, un 8,17% menos que en 2019, según los datos de Asfares.

Las Lonas acumulan 630 matriculaciones en 2020 (-25,62%). Los Frigoríficos tampoco han abandonado la tendencia negativa: 488 unidades en este ejercicio, un 28,86% menos que en 2019.

El resto de segmentos sí ha conseguido incrementar sus ventas en estos dos meses iniciales: Furgones (295 / +186,41%), Portacontenedores (124 / +19,23%), Cisternas (221 / +15,71%) y Basculantes (247 / +3,78%).

Lecitrailer comienza el ejercicio en lo más alto (534 unidades), seguido por Schmitz Cargobull (327) y Krone (272).

LA PREVISIÓN DE ASFARES PARA LOS PRIMEROS MESES DE ESTE AÑO ES QUE SE PRODUZCAN BAJADAS POR ENCIMA DEL 6%, Y QUE LAS MATRICULACIONES RONDEN LAS 12.000-12.500 UNIDADES AL CIERRE DE 2020

BASCULANTES

FABRICANTE	2019	CUOTA %	2019/2018
→ TISVOL	421	30,69%	-14,4%
→ GRANALU	357	26,02%	+5,9%
→ ZAMARBU	68	4,96%	-27,7%
→ SCHMITZ CARGOBULL	63	4,59%	-36,4%
→ LECITRAILER	37	2,7%	-50%

PORTACONT.

FABRICANTE	2019	CUOTA %	2019/2018
→ LECITRAILER	336	24,49%	+50,7%
→ IBERTRAILER	170	12,39%	-9,1%
→ PRIM-BALL	58	4,23%	+9,4%
→ GUILLEN	48	3,50%	-9,4%
→ LECIÑENA	29	2,11	-3,3%

FURGONES

FABRICANTE	2019	CUOTA %	2019/2018
→ LECITRAILER	331	53,73%	+7,1%
→ SCHMITZ CARGOBULL	115	18,67%	-19,6%
→ KRONE	69	11,2%	+109%
→ GUILLEN	32	5,19%	-20%
→ LECIÑENA	10	1,62%	-41,2%

CISTERNAS

FABRICANTE	2019	CUOTA %	2019/2018
→ PARCISA	188	23,3%	-23,9%
→ FELDBINDER	120	14,87%	+15,4%
→ FARCINOX	97	12,02%	-9,3%
→ SPITZER	85	10,53%	+1,2%
→ COBO HERMANOS	81	10,04%	-40%

ESTABILIDAD EN 2020

Desde la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (ASFARES) señalan que el descenso de las matriculaciones durante el pasado año “es el reflejo de la ralentización europea y nacional”. Prevén que se mantenga esta tendencia durante los primeros meses de este año, con bajadas por encima del 6%, y que las matriculaciones rondan las 12.000-12.500 unidades al cierre de 2020, una cifra similar a la de 2019.



Julio Viartola,
Secretario
General de AS-
FARES.

LECITRAILER LIDERÓ LAS VENTAS DE LONAS, Y SCHMITZ CARGOBULL FUE EL FABRICANTE QUE COMERCIALIZÓ MÁS “FRIGOS”



Krone elevó su cuota de mercado hasta 10,98 puntos.

FRANÇOIS RIVEIRO, NOMBRADO DIRECTOR GERENTE DE KRONE EN ESPAÑA



Riveiro ha asumido la gestión de Krone Trailer España SLU (KTE) y Krone Fleet España SLU (KFE), y será responsable de la reorientación estratégica de las dos compañías. Anteriormente fue Director General de Carrier Transicold España durante más de una década y también fue responsable del mercado portugués. Roberto Asin se centrará aún más en las actividades de venta y continuará actuando como el primer punto de contacto para los clientes españoles en el nuevo negocio de vehículos y alquileres.

LECITRAILER REFUERZA SU ESTRUCTURA COMERCIAL EN LA ZONA CENTRO



El fabricante aragonés ha incorporado a Gervasio Pereda como nuevo miembro del equipo comercial de la zona centro. Pereda, natural de Bilbao y licenciado en Ciencias Económicas, aporta a Lecitrailer una amplia experiencia en el sector del transporte de mercancías por carretera en las que ha realizado su carrera profesional como de director comercial y responsable de desarrollo de negocio. Con esta incorporación, Lecitrailer prestará una atención más cercana y personalizada a un mayor número de clientes de Madrid, Ávila, Cuenca, Guadalajara, Segovia y Toledo.



TAE INCORPORA A SU FLOTA SEMIRREMOLQUES S.KO COOL SMART

ESTE VEHÍCULO HA OBTENIDO EL GALARDÓN 'QUINTA RUEDA SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2020'

TAE TRANSPORT I SERVEIS INTEGRAL VUELVE A CONFIAR EN SCHMITZ CARGOBULL Y AMPLÍA SU FLOTA FRIGORÍFICA CON 40 SEMIRREMOLQUES S.KO COOL SMART CON EQUIPAMIENTO EXECUTIVE PLUS

El semirremolque frigorífico S.KO COOL SMART, íntegramente fabricado por Schmitz Cargobull en su planta zaragozana, dispone de un equipo de equipo de frío S.CU de la propia marca con un alto rendimiento y un consumo más bajo (hasta un 10%). Además está equipado de serie con el sistema telemático TrailerConnect® de última generación. Ello engloba datos de EBS, posicionamiento, temperatura real de la carga (termógrafo y equipo de frío), presión de neumáticos, alarma apertura de puertas, estado del acoplamiento y sistema proactivo de averías con transmisión de datos y uso

del portal donde los datos quedan almacenados. Y, el servicio de mantenimiento Full-Service para el tráiler, el equipo de frío y los neumáticos.

UNA GESTIÓN DE LA FLOTA MÁS EFICIENTE

"Mediante el sistema telemático disponemos de una abundante y valiosa información que nos permite tomar decisiones acertadas y por tanto optimizadas. Esto nos ayuda a ser más rentables y competitivos, aportando valor a nuestros clientes", explica Juan Rincón, Director de operaciones en TAE.

"Con un equipamiento de estas características integrado en una sola cuota de renting a través de Schmitz Cargobull, el Pack EXECUTIVE Plus es la solución más completa del mercado para renovar o aumentar la flota y hacer crecer cualquier negocio de transporte que opere en el mercado actual. Además, al tener contratado con nosotros todos los servicios, nuestros clientes son capaces de optimizar sus recursos, ya que nosotros nos encargamos del mantenimiento de todos los vehículos, resolución de incidencias... todo de un único proveedor", asegura David Tejeda, Director Regional en Schmitz Cargobull Ibérica.

UNA SÓLIDA RELACIÓN

La compañía con sede central en Barcelona y delegación en Gandía (Valencia), inició su actividad en 1996 posee una flota con más de 200 vehículos, de los cuales, en su mayoría son de Schmitz Cargobull. La estrecha relación que une a ambas empresas viene desde hace más de 15 años, y en los últimos 10 años, TAE solo ha adquirido vehículos del fabricante alemán. Miriam Pérez, Gerente en TAE, destaca que “una empresa como la nuestra que opera a nivel nacional e internacional necesita disponer de un partner estratégico que nos ayude a responder ante las necesidades de nuestros clientes. Los vehículos de Schmitz Cargobull están dotados con los sistemas más actuales, aquellos que demanda el mercado, y la fuerte orientación que tiene la marca hacia el cliente es un valor añadido que se corresponde con nuestros valores”.

“UNA EMPRESA COMO LA NUESTRA QUE OPERA A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL NECESITA DISPONER DE UN PARTNER ESTRATÉGICO QUE NOS AYUDE A RESPONDER ANTE LAS NECESIDADES DE NUESTROS CLIENTES”, ASEGURA MIRIAM PÉREZ, GERENTE EN TAE

“EL PACK EXECUTIVE PLUS ES LA SOLUCIÓN MÁS COMPLETA DEL MERCADO PARA RENOVAR O AUMENTAR LA FLOTA Y HACER CRECER CUALQUIER NEGOCIO DE TRANSPORTE QUE OPERE EN EL MERCADO ACTUAL”, AFIRMA DAVID TEJEDA, DIRECTOR REGIONAL EN SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA

¡EL MEJOR SEMIRREMOLQUE DE 2020!

Un jurado compuesto por un centenar de empresarios del sector del transporte de mercancías por carretera ha otorgado al Schmitz Cargobull S.KO Cool Smart Executive Plus el mejor premio ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año 2020 en España’. Miguel Iglesias, Country Manager de Schmitz Cargobull Ibérica, fue el encargado de recoger el trofeo de manos de Julio Viartola, Secretario General de AS-FARES, en una ceremonia celebrada en Madrid, donde se reunieron más de 500 profesionales del transporte por carretera.



El semirremolque frigorífico S.KO COOL SMART, íntegramente fabricado por Schmitz Cargobull en su planta zaragozana, dispone de un equipo de frío S.CU de la propia marca y está equipado de serie con el sistema telemático TrailerConnect® de última generación.



ONDARA LOGÍSTICA CRECE CON SCANIA

La compañía especializada en el transporte de alimentación refrigerada o congelada dentro del territorio europeo ha adquirido camiones del fabricante sueco con el objetivo de ampliar su tipología de servicios. Se trata de ocho camiones Scania con motor de 13 litros de 450 CV y un par máximo de 2.350 Nm sin recirculación de gases de escape (EGR), solo con tecnología solo SCR. Desde Ondara Logística destacan que han valorado la eficiencia de estos vehículos y sus niveles de contaminación "para tener contenida la huella de carbono".

La flota actual de Ondara Logística consta de 60 semirremolques frigoríficos y 30 tractoras de menos de 3 años de antigüedad. Con esta operación, la compañía alcanzará las 75 unidades operativas de gestión directa.

TRANSPORTES ARNIELLA CONFÍA EN LA GAMA T DE RENAULT TRUCKS

La compañía dedicada al transporte de pulverulentos en cisterna ha incorporado a su flota 78 unidades del modelo Renault Trucks T460, con cabina Sleeper Cab y configurados con toma de fuerza ajustada de manera específica a su actividad. Estas cabinas cuentan con todos los elementos para asegurar el mayor confort del conductor y con el pack Fuel Eco+, que incluye el sistema Optivision, que permite conocer con antelación la ruta para adaptar la estrategia de cambio de marchas, aceleración y velocidad del vehículo a la orografía de la ruta. Las nuevas unidades disponen también del sistema de gestión de flotas Optifleet, que asegura el control al instante de los movimientos y resultados de conducción y consumo de cada uno de vehículos de la flota.

"Renault Trucks es el socio perfecto para el desarrollo de nuestra actividad; por una parte, el servicio de posventa que recibimos responde completamente a nuestras necesidades; y por otra, la fiabilidad demostrada de la Gama T, junto a los resultados de consumo, nos impulsan a continuar confiando en nuestro distribuidor y en Renault Trucks", explica Juan Fernández, responsable de parque de Arniella.



GRUPO TRANSUBA: RENOVACIÓN HISTÓRICA DE SU FLOTA CON EL 'CAMIÓN DEL AÑO 2020'

La compañía de transportes onubense ha incorporado el nuevo Volvo FH con I-Save, un vehículo que ha sido reconocido por los transportistas españoles como el mejor del año.

El Grupo Transnuba (GTO) ha adquirido de 130 unidades Volvo FH con I-Save con los que está experimentando una reducción de hasta un 11% del consumo combustible en comparación con los anteriores modelos Step C. "El nuevo Volvo FH con I-Save es una gran revolución para nosotros y un gran paso adelante en el desarrollo de GTO", asegura Esteban Sánchez Brito, vicepresidente de la empresa.

Grupo Transnuba recorre una media de 200.000 km anuales con cada uno de sus camiones. Sus actividades de alcance internacional con origen principalmente en España, Portugal y Marruecos, realizan entregas en países como Reino Unido, Alemania, Francia y Países Bajos, alcanzando un gasto de hasta 18 millones de litros por año.

Por este motivo, el año pasado la empresa decidió probar el nuevo Volvo FH con I-Save. Tras seis meses empleando este modelo en sus operaciones el resultado fue que, sin comprometer el rendimiento del vehículo y manteniendo una velocidad promedio de 79 km/h, I-Save ahorra hasta 3 L de combustible por cada 100 km, una reducción del 11%, así como un 40% en AdBlue.





EL DISEÑO DEL IVECO S-WAY RECIBE EL PREMIO IF DESIGN AWARD 2020

Reconocido como símbolo de excelencia en el diseño, el concurso anual de premios está organizado por iF International fórum Design GmbH, una de las instituciones de diseño independiente más longevas del mundo. El IVECO S-WAY ha sido elegido en la categoría de Automóviles/Vehículos por un jurado internacional de 78 expertos independientes de las 7.298 propuestas presentadas de 56 países.

Los criterios de selección fueron el grado de innovación y elaboración, fijándose en la singularidad del producto, la ejecución

y la mano de obra; la funcionalidad, incluyendo la usabilidad, ergonomía, seguridad; atractivo estético y emocional, concepto espacial; responsabilidad corporativa en términos de eficiencia de la producción, la consideración de las normas ambientales y la huella de carbono, las responsabilidades y diseño universal; y posicionamiento del producto.

"Es un honor recibir un premio tan prestigioso. Es un importante reconocimiento de un jurado independiente y autorizado", aseguró Thomas Hilse, Presidente de la marca IVECO.

EL GRUPO CARLSBERG INCORPORA CAMIONES RENAULT TRUCKS 100% ELÉCTRICOS

El fabricante francés ha firmado un contrato con el grupo Carlsberg para la entrega de 20 camiones Renault Trucks D Wide Z.E. de 26 toneladas. Se incorporarán a la flota que trabaja en la fábrica de cerveza Feldschlösschen, filial suiza del grupo, durante los próximos meses. Efectuarán recorridos diarios de 100 a 200 km para abastecer a los clientes suizos desde los 15 centros logísticos de la cervecera. "Se trata del primer contrato de esta envergadura en Europa, y confirma que la transformación del sector del transporte se está llevando a cabo", asegura Bruno Blin, presidente de Renault Trucks.



LUÍS SIMÕES RENUEVA SU FLOTA CON MERCEDES-BENZ

El operador logístico ha renovado su flota en su triple compromiso por ofrecer lo último en seguridad a sus conductores, el mejor servicio a sus clientes y reducir su huella ecológica.

La compañía ha confiado en Mercedes-Benz y ha adquirido 60 Actros 4 y 5. Actualmente, la flota de Luís Simões se caracteriza por presentar una antigüedad media cercana a los 2,5 años, muy inferior a la media del sector, siendo en España la media de 13,3 años para vehículos rígidos y 7,4 años para cabezas tractoras, según datos del Ministerio de Fomento.



EL NIKOLA TRE SE FABRICARÁ EN ALEMANIA

IVECO y FPT Industrial, las marcas de vehículos comerciales y motores de CNH Industrial N.V. y Nikola Motor Company han anunciado que fabricarán, a través de su empresa conjunta europea, el Nikola TRE en la planta de IVECO en Ulm (Alemania). "La decisión de construir Nikola TRE en Ulm se subraya por la ubicación estratégica del lugar, en el corazón del clúster de pila de hidrógeno de Alemania", destacó Hubertus Mühlhäuser, CEO de CNH Industrial. En la primera etapa del proyecto, la compañía conjunta invertirá 40 millones de euros para actualizar las instalaciones de la fábrica, que se centrará en el montaje final del vehículo. El inicio de producción está previsto dentro del primer trimestre de 2021, con las entregas del Nikola TRE comenzando en ese mismo año.



DOBLETE DE ALLISON: VICTORIAS EN EL RALLY DAKAR Y LA ÁFRICA ECO RACE

Las cajas de cambios completamente automáticas han refrendado su fiabilidad y durabilidad en dos de las competiciones automovilísticas más duras. Varios vehículos equipados con transmisiones Allison lograron ocupar la mayoría de las diez primeras posiciones en la categoría de camiones del rally Dakar 2020, que se disputó en Arabia Saudí durante de 12 días de duración. Dos días después, el Scania Torpedo del equipo húngaro Qualisport Racing, también equipado con caja de cambios Allison, ganó la categoría de camiones en la África Eco Race con más de tres horas de ventaja sobre su más inmediato perseguidor. "El éxito de equipos con transmisiones completamente automáticas Allison en ambas competiciones ha mostrado los importantes beneficios de nuestras cajas de cambios. Facilitan la conducción y mantienen su alta fiabilidad incluso en las superficies más irregulares o a las temperaturas más extremas durante varios días seguidos", destaca Sjoerd Vos, Director de Marketing de Allison para Europa, Oriente Medio y África.

EL PARKING DE ONTURTLE EN LA JUNQUERA, UN REFERENTE EN SEGURIDAD

La European Secure Parking Organization (ESPOG) ha otorgado la categoría GOLD de su certificación a estas instalaciones. Este hecho es de gran relevancia pues significa que OnTurtle garantiza la máxima seguridad y confort, además de una óptima estancia a los profesionales del transporte en su área de servicio.

El área de la Jonquera, de más de 25.000m2 y situada en un punto clave para el transporte internacional, destaca por ser uno de los cinco parkings más seguros de Europa y uno de los tres de España.

Este certificado responde a los estándares que exige la Unión Europea, de modo que su obtención garantiza que el parking de la estación de la Jonquera reúne las mejores condiciones de seguridad. Asimismo, se certifica el compromiso de OnTurtle por asegurar la tranquilidad de los conductores en sus pausas y descansos en las áreas de servicio.



IVECO INAUGURA UNA NUEVA ESTACIÓN DE REPOSTAJE DE GAS NATURAL

Tras el acuerdo firmado en 2017 entre ENGIE Italia, sigue impulsando el desarrollo de una red de puntos de servicio en el país transalpino. Ubicada en la sede industrial de CNH, Strada delle Cascinette, un punto estratégico de Turín, la gasinera ha sido desarrollada en un área de más de 5 mil metros cuadrados y construida específicamente para vehículos pesados. Además, consta de dos dispensadores de GNL (gas natural licuado) y 4 de GNC (gas natural comprimido), así como algunas estaciones de carga para vehículos eléctricos alimentados por un sistema fotovoltaico ubicado en el techo. La estación estará abierta a todo tipo de vehículos de gas natural de 6 a 21 horas, de lunes a viernes. El Memorando de Entendimiento (MOU) 2017 entre ENGIE e IVECO tiene como objetivo expandir los diversos proyectos conjuntos: desde Francia (en la sede de IVECO en Trappes), pasando por el Reino Unido (en el puerto de Immingham), hasta Rumania (para una planta demostradora en Alba Lulia).





EL REY RECIBE AL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CETM

El Comité Ejecutivo de la Confederación Española de Transporte de Mercancías, encabezado por su presidente, Ovidio de la Roza, ha sido recibido en audiencia por Su Majestad el Rey en el Palacio de la Zarzuela. Don Felipe ha saludado a cada uno de los miembros del órgano permanente de Gobierno de la CETM y ha compartido con ellos su primer encuentro oficial, un gesto que pone en valor el transporte de mercancías por carretera en general, y a la Confederación en particular, ya que en la actualidad la CETM es la mayor organización empresarial del sector, con más de 32.000 empresas de transporte asociadas y cerca de 150.000 vehículos comerciales.

Durante la recepción, Ovidio de la Roza ha trasladado a Su Majestad el Rey las inquietudes y proyectos de la Confederación y ha agradecido su interés, la comprensión y el apoyo que les ha transmitido. Por otra parte, de la Roza le ha anunciado el deseo de la Confederación de que Su Majestad ocupe la presidencia de honor de la 18ª edición del Congreso de Empresarios de Transporte, que se celebra los días 28, 29 y 30 de mayo en Alicante. Asimismo, al término de su discurso, el presidente le ha entregado a Don Felipe la Medalla de Honor de la CETM en agradecimiento a su compromiso, dedicación y esfuerzo por el sector del transporte de mercancías.

EL FUTURO DEL REQUISITO DE ANTIGÜEDAD PARA ACCEDER AL SECTOR PASA POR EL SUPREMO

En el año 2016 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) inició una batalla judicial contra la regulación española existente en aquel momento por el que se establecía el requisito de flota mínima para acceder al sector del transporte por carretera. Interpuso dos recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional contra la entonces Orden Ministerial del año 2007 reguladora del régimen de autorizaciones de transporte de mercancías.

Ahora, al igual que hizo el pasado mes de julio, la Audiencia Nacional en su sentencia del pasado 20 de febrero se limita a declarar nulo el requisito de flota mínima existente en la regulación anterior al nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), sin cuestionar una vez más el requisito de antigüedad máxima de los vehículos. Sin embargo, la amenaza de una eventual declaración de ilegalidad de dicho requisito continúa existiendo. El Tribunal Supremo se tendrá que pronunciar sobre el recurso planteado por la CNMC que considera "innecesaria y desproporcionada" la exigencia de poseer un vehículo de transporte con menos de 5 meses de antigüedad para los que acceden por primera vez al sector.



LOS CAMIONES AMORTIGUAN SU CAÍDA

Después de los malos datos registrados en enero, las matriculaciones de vehículos industriales se han mantenido estables en febrero: +0,6% (1.747 unidades), según los datos de ANFAC.

En el mes que acaba de concluir se han matriculado 1.093 Tractoras, un 1% más que hace un año. IVECO (184), Mercedes-Benz (170) y Scania (168) han liderado las ventas en este segmento. Las ventas de Camiones Ligeros también han crecido (63 unidades / +3,3%), al igual que los Medios (246 / +3,4%). La nota negativa la han puesto los Rígidos de Obra (96 / -2,8%), cuyas matriculaciones han caído un 2,8% en febrero (345 vehículos).

En los dos primeros meses del año, se han matriculado 3.886 camiones en el mercado español, un 8,5% menos que en el ejercicio anterior.



LA DGT ESTUDIARÁ LAS PROPUESTAS DE LOS TRANSPORTISTAS

Los representantes de las principales asociaciones de transportistas han mantenido una reunión con el Director General de Tráfico, Pere Navarro, para analizar los inconvenientes y perjuicios que ocasionarán algunas de las nuevas restricciones a camiones aprobadas por la DGT para este año 2020, y que han generado un gran malestar en el sector del transporte por carretera.

En relación a la nueva prohibición todos los domingos del verano y otros festivos a la circulación en la AP-1 en Burgos de todos los camiones que se dirijan desde el centro de la península hacia el País Vasco y la frontera de Irún, FENADISMER ha planteado como alternativa que puedan circular por la Nacional N-1, "la cual ha quedado prácticamente inutilizada como consecuencia del masivo trasvase de vehículos particulares a la autopista", aseguran.

Además se ha analizado el preocupante problema de saturación de camiones en las áreas de servicio de la AP-7 desde que se aprobó en septiembre de 2018 la circulación obligatoria de los camiones por dicha autopista, y que se ha visto agravado por el fuerte incremento de vehículos particulares que ahora transitan tras la liberalización de la autopista desde Alicante a Tarragona desde el pasado 1 de Enero. Por ello, FENADISMER ha propuesto como solución permitir que los transportistas abandonar la autopista de peaje hacia la carretera nacional N-340 para realizar las labores de repostaje, avituallamiento o descanso, e incorporarse de nuevo a la autopista por la siguiente salida en el sentido de la marcha. Ambas propuestas han sido acogidas favorablemente por los responsables de la DGT, quienes han acordado estudiarlas y dar una respuesta a las organizaciones del sector en las próximas semanas.



EL AYUNTAMIENTO DE MADRID SUBVENCIONARÁ LA RENOVACIÓN DE CAMIONES Y FURGONETAS

Tras la entrada en vigor el pasado 1 de enero de la nueva regulación de acceso a Madrid Central, todos los vehículos de reparto y distribución de mercancías de menor tonelaje sin distintivo ambiental (categoría A) tienen prohibido acceder al centro de Madrid, lo que ha afectado a más del 20% de la flota actual de reparto en Madrid, unas 7.500 furgonetas y camiones ligeros, según Fenadismer.

Para paliar dicha situación, el gobierno municipal tiene previsto lanzar próximamente una línea de ayudas dedicadas a la renovación de la actual flota de transporte tanto de mercancías como de viajeros, que se extenderá a lo largo de los próximos cuatro años. Si se cumplen las previsiones, este año se destinarían 4 millones de euros para la renovación de furgonetas y camiones de hasta 12 toneladas, y de 2 millones de euros para autobuses, lo que permitirá sustituir más de un millar de vehículos de transporte. Fenadismer ha propuesto que las ayudas incluyan no solo la adquisición de vehículos nuevos sino también la transformación de los actuales a tecnologías menos contaminantes.

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES IMPULSA LA DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR

Se ha publicado en el BOE la resolución en la que se establecen las características que deben reunir los documentos de control administrativo en soporte electrónico exigidos en los transportes por carretera, desarrollando la previsión contenida en el nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres. Los requisitos han sido establecidos por la Dirección General para facilitar su implantación eliminando cualquier traba administrativa o limitación técnica que dificultara su utilización, lo que denota una clara apuesta del Ministerio de Transportes por fomentar la introducción de las nuevas tecnologías en el sector del transporte por carretera. Así, de modo análogo a como establecía la actual regulación sobre el documento de control, la Resolución no exige la obligatoriedad de que en el documento electrónico conste la firma de las partes, salvo en aquellos subsectores de transporte en que sea obligatorio (por ejemplo, en transporte de mercancías peligrosas). Asimismo, la Resolución prevé que en el caso de que los Servicios de Inspección de Transporte detecte una infracción en relación con el documento de control electrónico, la empresa transportistas deberá remitirlo a la sede electrónica del Ministerio de Transporte para su verificación.





ANIACAM SE DISUELVE Y SUS SOCIOS SE INTEGRAN EN ANFAC

La Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM), ha decidido disolver la organización y sus asociados Isuzu, King Long, Mahindra, Maxus, Otakar (Somauto) y Volvo Car España unirse a la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), afiliación que ya ha ratificado la Junta Directiva y Asamblea General de ANFAC. Volvo Car España tendrá, además, representación en la Junta Directiva de ANFAC. "La situación actual del mercado aconseja una unión mayor en el sector, con un único interlocutor ante todos los organismos de la Administración", asegura Víctor García Alía, secretario general de ANIACAM.



ESP SOLUTIONS ESPERA ROZAR LOS 100 MILLONES DE FACTURACIÓN ESTE AÑO

La compañía anteriormente conocida como Transportes La Espada se ha fijado ambiciosos objetivos para el ejercicio que acaba de comenzar: consolidación de su implantación internacional, mantenimiento de sus altos índices de rentabilidad y modernización constante de la flota tanto en España como en el resto de Europa.

Los responsables de ESP Solutions esperan conseguir unas ventas para el curso que acaba de comenzar de 94 millones de euros (78 millones en 2019 / +22%). Su flota ya cuenta con 600 camiones, tras la reciente adquisición de 200 unidades. Además en este inicio de año ha incorporado 60 nuevos remolques frigoríficos Krone.

ESP Solutions, clasificada dentro del top 5 del sector en la Región de Murcia, ha logrado durante los últimos años variar progresivamente el balance de su implantación en los distintos sectores productivos.

REDUCIR LA ATOMIZACIÓN PARA AFRONTAR LOS RETOS DE LA MOVILIDAD DEL FUTURO

Marcos Basante, presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) y Antonio Garamendi, presidente de CEOE mantuvieron un encuentro institucional en el que han debatido sobre la actualidad empresarial y política que preocupa a los empresarios de nuestro país. Entre otros temas, Basante compartió con Garamendi su visión sobre posibles medidas para la activación de reformas que fomenten el crecimiento empresarial, especialmente en este sector que sufre una preocupante atomización. Coincidieron ambos en subrayar que sin un tamaño medio de empresas asimilable al de los países más competitivos de la UE será imposible superar los retos que demanda la movilidad del futuro: se trata de la sostenibilidad ambiental, a través de la renovación de flotas; la mayor integración laboral de la mujer en el sector y la adecuada formación y evolución del personal encuadrado en dichas empresas, como también de la sostenibilidad económica con la fortaleza financiera necesaria para afrontar las inversiones que se requieren en equipamiento y tecnologías. "No puede ser que el sector en España se base en la existencia decenas de miles de microempresas constituidas por tres vehículos de media, lo que lleva a una preocupante falta de equilibrio en los procesos de negociación con proveedores y clientes", remarcó Basante.





JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS SEGUIRÁ AL FRENTE DE ANFAC

La Asamblea General de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha decidido prolongar el periodo de mandato del actual presidente, José Vicente de los Mozos, hasta finales de 2020 por la especial relevancia que tiene, en este momento, dar continuidad a los proyectos iniciados en el último año, como el Plan AUTOMOCION 2020-40.



JOSÉ LÓPEZ-TAFALL, AL FRENTE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ANFAC

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha decidido prolongar el periodo de mandato del actual presidente, José Vicente de los Mozos, hasta finales de 2020 por la especial relevancia que tiene, en este momento, dar continuidad a los proyectos iniciados en el último año, como el Plan AUTOMOCION 2020-40. Además ha designado a José López-Tafall nuevo director general de la organización. Es Licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad del País Vasco, e ingresó por oposición en el Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado en 1989. Hasta la fecha, era director de regulación de Acciona, puesto que ocupa desde mayo de 2011 y en donde ha trabajado intensamente en materias de transición energética y ecológica, en España y en Europa.



HENRIK HENRIKSSON, AL FRENTE DE LA ACEA

La Junta Directiva de Vehículos Comerciales de la Asociación Europea de Fabricantes de Vehículos (ACEA) ha elegido a Henrik Henriksson, CEO y consejero delegado de Scania, como presidente para el periodo 2020. Henriksson sustituye a Gerrit Marx, presidente de Vehículos Comerciales y Especializados en CNH Industria. Entre los principales retos que tendrá que afrontar están: lograr una transición suave hacia un transporte neutral en carbono y garantizar que el transporte de mercancías por carretera continúe contribuyendo al buen funcionamiento de la economía europea. “Esperamos trabajar en estrecha colaboración con las instituciones europeas para conseguir que se cumplan los objetivos fijados”, asegura Henriksson.

JORDI LLECHA, NUEVO DIRECTOR NACIONAL DE KÄSSBOHRER IBÉRICA

Durante su carrera de 30 años, ha tenido experiencias como Director de Ingeniería de Producción, Director Senior de Proyectos y Director Nacional de Ventas de España en diversas compañías. Durante los últimos 9 años, ha sido Director General de SAF-HOLLAND en nuestro país. Llecha, junto a su equipo de venta y postventa, trabajará para satisfacer las necesidades de los clientes españoles de Kässbohrer.



FERNANDO MIGUÉLEZ, NUEVO DIRECTOR DE DESARROLLO DE GANVAM

La llegada de Raúl Palacios como máximo ejecutivo de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM) ha traído consigo una reorganización de su cúpula directiva. A partir ahora se vertebrará en una estructura horizontal de cuatro direcciones ejecutivas (Corporativa, Financiera, Desarrollo y Comunicación) vinculadas directamente con presidencia donde desaparece la figura de la dirección general.

De esta forma, la patronal de la distribución incorpora a Fernando Miguélez como nuevo director de Desarrollo. Miguélez, licenciado en Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid (UAM) y con una trayectoria profesional de más de 20 años en el área comercial del sector automoción, estará al frente del departamento desde el que se potenciarán los productos y servicios que aumenten la competitividad de las pymes de la distribución asociadas a Ganvam.





PASAR LA ITV DE TU CAMIÓN TE PUEDE SALIR MUY CARO

DIFERENCIAS DE HASTA EL 100% EN LAS TARIFAS VIGENTES EN LAS DISTINTAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

FENADISMER EN COLABORACIÓN CON SUS ASOCIACIONES TERRITORIALES HA LLEVADO A CABO UN ANÁLISIS COMPARATIVO SOBRE LA SITUACIÓN DE LAS ITVS EN TODA ESPAÑA

Una de las conclusiones más sorprendentes del estudio comparativo realizado es que existen unas diferencias en las tarifas de hasta el 100% en función de la comunidad autónoma, sin que tal variación guarde relación alguna con el régimen público o privado de gestión de las ITV.

Navarra, la más barata y Baleares, la más cara

Así, la comunidad autónoma más barata es Navarra, con una tarifa de tan solo 45'85 euros, que contrasta con la existente en Baleares, con 91'40 euros. En la mayoría de las Comunidades autónomas, el coste de pasar la ITV a los camiones se sitúa en la banda de los 60 - 70 euros, como es el caso

de Aragón (67'19 €), Cantabria (67'54 €), Castilla-La Mancha (67'54 €), Cataluña (67'50 €), Castilla-León (64'96 €), Galicia (60'15 €), La Rioja (67'01 €). Por contra, entre las Comunidades Autónomas más caras se sitúan la Comunidad Valenciana (78'56 €), Madrid (76'80 €), Murcia (72'81 €) y País Vasco (73'07 €). A título de curiosidad, sorprende la importante diferencia existente en las 2 ciudades autónomas: en el caso de Ceuta es de 81'54 €, que contrasta con la tarifa establecida en Melilla, que es de tan solo 57'11 €.

CITA PREVIA OBLIGATORIA

Entre las quejas más frecuentes que manifiestan los transportistas en relación con las ITV se refieren a la solicitud de cita previa obligatoria en muchas Comunidades Autónomas, que en algunos casos se demora más de 30 días, como es el caso de las ITV de Cataluña, condicionando gravemente la actividad empresarial de los transportistas que deben ajustar sus rutas a la fecha adjudicada por la ITV.

RETRASOS EN ANDALUCÍA

La Asociación Andaluza de Empresas Fabricantes de Carrocerías y Remolques (ANFACAR) ha mostrado su preocupación por los retrasos en las inspecciones periódicas de vehículos, y alerta sobre las graves consecuencias que las demoras están teniendo para los camiones y furgonetas que han sufrido alguna transformación (caja basculante, plataforma elevadora, conversión en isoterma...) Según sus estimaciones, los plazos medios desde que se remite toda la documentación de los vehículos reformados a una estación de VEIASA hasta que se consigue superar la inspección son superiores al mes y medio. "Las empresas andaluzas del sector del carrozado y transformación de vehículos están en clara desventaja competitiva", denuncian.



SCANIA APUESTA POR EL VEHÍCULO USADO

SU RED DEDICADA A LOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN SIGUE CRECIENDO

EL FABRICANTE SUECO CUENTA CON LA RED USED CENTER QUE YA SUMA 8 CONCESIONARIOS Y OFRECE UNA ATENCIÓN EXCLUSIVA E INTEGRAL AL CAMIÓN SEMINUEVO Y DE OCASIÓN

Scania lanzó el concepto USED CENTER (centro de vehículos de ocasión) el año pasado; un espacio exclusivo dedicado al 100% al vehículo de ocasión. Estos centros, que tienen una imagen propia integrada en las instalaciones de la marca, cuentan con un amplio y variado stock de vehículos, además de con una atención comercial exclusiva, y con horario ampliado, para este mercado.

LEÓN Y ALICANTE, LAS ÚLTIMAS INCORPORACIONES

En un corto espacio de tiempo, la red USED CENTER de Scania ha crecido y ya dispone de ocho centros. Las instalaciones de León y Alicante se suman a las ya existente en La Coruña, Granada, Jaén, Zaragoza, Leiria (Portugal) y Oporto (Portugal). "El motivo principal de este rápido crecimiento es poder dar respuesta a la demanda de este tipo de camiones. Los vehículos Scania son muy valorados en el mercado por su calidad y fiabilidad; y desde la marca nos estamos preocupando por ofrecer el mejor servicio al cliente del vehículo de ocasión", explica Roberto Hernando, responsable de Vehículos de Ocasión de Scania Ibérica.

UN SERVICIO INTEGRAL

Para prolongar la vida del camión y evitar paralizaciones, al igual que en un vehículo nuevo, los clientes del camión de ocasión pueden contratar Servicios de Reparación y Mantenimiento adaptados a sus necesidades.

En cuanto a la financiación, a través de la financiera de la marca, Scania Finance, se realizan análisis rápidos de las operaciones y se ofrecen distintas opciones para la adquisición del camión.

"En un USED CENTER de Scania tratamos de englobar todos los servicios que el cliente de este tipo de vehículos puede demandar, de forma que en una única visita pueda encontrar lo que busca no solo en cuanto al camión, sino también en cuanto a servicios o financiación", detalla Roberto Hernando.



El resto de la red de Scania Ibérica continúa ofreciendo un servicio comercial y de asesoramiento para vehículos de ocasión.

RENAULT TRUCKS LANZA UNA PROMOCIÓN PARA VEHÍCULOS SEMINUEVOS

La marca francesa lanza una promoción para una selección de vehículos Used Trucks en las mejores condiciones. El modelo ofrecido es el Renault Trucks T 460 4x2 con la categoría "Selection" y una cuota mensual de 399 € al mes.

Los camiones incluidos en la categoría Selection son vehículos seminuevos que reúnen características como: un chequeo exhaustivo de revisión de 200 puntos de control certificado por especialistas, el historial del vehículo disponible para el cliente, la garantía para la cadena cinemática, el sistema de AdBlue y el catalizador SCR -con cobertura de los gastos del servicio de asistencia 24/7 y remolcado, si se produce una avería en estos elementos, válida en toda la red europea-.

Los vehículos incluidos en la promoción incorporan también un acceso gratuito de 6 meses al sistema de flotas Optifleet, que permite tener disponibles todos los datos de uso, estilo de conducción, resultados de consumo y localización en tiempo real del vehículo. Este sistema incorpora informes de propuestas de mejora en la utilización del camión a través de las herramientas de ahorro de consumo disponibles. Mediante el uso de la aplicación



Eco Score se puede llegar a reducir un 5% del consumo de combustible.

Es una oferta limitada, que estará en vigor hasta el 30 de junio, o fin de existencias de la promoción.

SIEGEL AUTOMOTIVE OFRECE ALTERNATIVAS ASEQUIBLES PARA TU CAMIÓN

La marca comercial de Diesel Technic ofrece productos fiables para efectuar reparaciones y mantenimientos económicos de vehículos.

El boletín mensual SIEGEL Smileys presenta nuevos productos o especialmente atractivos seleccionados de entre una gama de unos 1000 recambios para carrocería y cabina, iluminación y equipamiento eléctrico, así como otros grupos de productos. Este mes, SIEGEL Smileys incluye guardabarros y pilotos traseros, como se puede ver en el boletín.

La gama incluye muchas alternativas asequibles adecuadas para DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania, Volvo, y muchas otras marcas. Además, son productos que convencen gracias a su garantía de 12 meses que demuestra su fiabilidad.

La información detallada sobre los recambios SIEGEL Automotive está disponible en el catálogo digital de productos, TecDoc y en el Partner Portal. Y si tiene alguna duda sobre algún producto, los mecánicos profesionales de Diesel Technic, los Parts Specialists, ofrecen consejos y soporte en el HelpDesk para dar un servicio completo.



IVECO SE PREOCUPA POR LA SEGURIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS

Ha lanzado nuevas ofertas que incluyen descuentos en la revisión Pre-ITV y en recambios originales Genuine con mano de obra incluida. Serán válidas hasta el 30 de abril.

Entre las nuevas ventajas ofrecidas por la marca, se encuentran la revisión visual del exterior de la carrocería, interior del habitáculo, alumbrado y señalización, neumáticos, dirección y suspensión, así como la revisión del sistema de frenado.

Además existe una gran variedad de ofertas dedicadas para cada gama (Daily, Eurocargo y Stralis), como la revisión del tacógrafo, tanto digital como analógico, el mantenimiento de frenos, iluminación y sistema eléctrico, o la reparación de la transmisión y suspensión, y guarnecido y carrocería.

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



UNA REDUCCIÓN DE LA VIDA ÚTIL DE VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIA PERECEDERA (ATP)

SE BARAJA QUE LOS ISOTERMOS REFORZADOS PASEN POR EL TÚNEL DEL FRIO DESDE LOS 15 AÑOS

ESPAÑA ES UN PAÍS CON UNA FLOTA MUY IMPORTANTE DE VEHÍCULOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍA PERECEDERA, AQUELLA QUE PIERDE SUS PROPIEDADES Y SE DETERIORA RÁPIDAMENTE SI NO SE ENCUENTRA EN UNAS CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES DETERMINADAS

Podemos hablar de alimentos o de otros productos como flores o medicamentos (por ejemplo), que para que puedan llegar al mercado también deben conservar determinadas condiciones en su transporte. Pero en esta ocasión queremos hablar de los vehículos que transportan alimentos, mercancía de vital importancia para nosotros y nuestra economía.

ACUERDO INTERNACIONAL ATP

Socialmente existe una responsabilidad general de preservar la seguridad alimenticia y por ello, en el año 1975 se formalizó el acuerdo internacional ATP, firmado por más de cua-



renta estados del mundo que establece las reglas para asegurar que las mercancías perecederas (alimentos) se transporten de un país a otro (o incluso dentro del mismo) sin que pierdan sus características organolépticas y lleguen al consumidor en condiciones óptimas. Así, el medio de transporte utilizado debe ser capaz de mantener la temperatura idónea para preservar el producto.

La logística es clave para conseguir realizar este transporte con éxito y es fundamental para el operador o transportista utilizar un vehículo que garantice esa cadena de temperatura, humedad, etc. Para ello el carrocerero fabrica y/o ensambla paneles isoterms de diferentes composiciones materiales que conformaran el recinto isoterms de transporte. Este recinto debe certificarse mediante unas pruebas para acreditar su nivel de isoterms. En función de la temperatura del producto a transportar, se instalará un equipo de producción de frío o de calor que permita reproducir las condiciones óptimas de transporte para cada alimento.

Para el que no lo conozca, la certificación del recinto isoterms debe cumplir en España con las prescripciones del R.D. 237/2000 (y sus modificaciones) y los requisitos marcados en el acuerdo ATP para la construcción, control y ensayo de vehículos para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada. Por lo tanto, los carroceros o fabricantes de vehículos isoterms y frigoríficos homologan prototipos. A partir de las características de estos patrones fabrican las carrocerías. Además, aseguran la conformidad de todas las unidades fabricadas en base a un estricto control por parte de la autoridad competente a través de Organismos de Control que dependen de las Comunidades Autónomas.

AL TÚNEL DE FRÍO ANTES DE LOS 21 AÑOS

Es objetivo pensar que los agentes aislantes con los que se han constituido las paredes y suelos de este tipo de vehículos se degradan con el tiempo y con el uso. Su mantenimiento es clave y actualmente, la legislación permite que la vida útil de este tipo de vehículos pueda llegar a los 21 años de servicio (tras diferentes renovaciones permitidas en la legislación). A partir de entonces, para demostrar que el vehículo mantiene sus características deberá pasar obligatoriamente por una estación de ensayo (Túnel de Frío) que determine sus características reales.

Años de experiencia y ensayos de muchos vehículos (de diferentes edades) han demostrado que un número importante de vehículos pierden sus propiedades unos años antes de llegar al plazo límite actual marcado por la legislación. Es por ello que la administración plantea una actualización del Real Decreto 237/2000 donde se refleje esta realidad y se proponga una prueba física para los isoterms reforzados a los 15 años para verificar las características de cada vehículo.

EN EUROPA SE ADELANTAN LAS PRUEBAS

En otros países europeos los vehículos frigoríficos o isoterms deben pasar esta prueba mucho antes de

AÑOS DE EXPERIENCIA Y ENSAYOS DE MUCHOS VEHÍCULOS (DE DIFERENTES EDADES) HAN DEMOSTRADO QUE UN NÚMERO IMPORTANTE DE VEHÍCULOS PIERDEN SUS PROPIEDADES UNOS AÑOS ANTES DE LLEGAR AL PLAZO LÍMITE ACTUAL MARCADO POR LA LEGISLACIÓN (21 AÑOS)



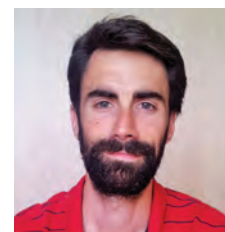
los 21 años. Hablamos de 6, 9 o 12 años donde los estudios demuestran que las propiedades de los materiales aislantes pueden empezar a degradarse.

MÁS EFICIENCIA

Por último hay que tener en cuenta que transportar mercancía que necesite un aporte de frío supone consumir una energía que conseguimos normalmente de la combustión de gasoil y, aunque ya existen equipos eléctricos o híbridos que ayudan a la sostenibilidad del sistema, debemos invertir en conocer la situación real del aislamiento de los recintos. Nos hará más eficientes y rentables.

Salvador Núñez Bustos
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



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



LOS CLÁSICOS SIEMPRE VUELVEN

CONCENTRACIÓN DE CAMIONES, DECORADOS AMERICANOS Y CLÁSICOS CIUDAD DE ALCAÑIZ 2019

UN NUTRIDO GRUPO DE AMIGOS VOLVIERON A REUNIRSE EN EL CIRCUITO DE MOTORLAND EL PASADO MES DE NOVIEMBRE PARA CELEBRAR LA QUINTA EDICIÓN DEL ENCUENTRO CAMIONES AMERICANOS, CLÁSICOS Y DECORADOS

La ausencia de ayudas institucionales no impidió la celebración de la 5ª edición de este encuentro, gracias al empeño organizativo de Santiago Gracia, así como de la ayuda de Andrés Yus Domingo y Joel Plasencia. Sin su inestimable labor altruista, la realización de este evento no habría sido posible, por lo que cuentan con el agradecimiento incondicional de todos los asistentes a dicha concentración.

MUCHOS AMIGOS Y AFICIONADOS

A pesar de que muchos asistentes tuvieron que realizar largos viajes, con los gastos que ello acarrea, más aún teniendo en cuenta el tamaño de

los vehículos; Alcañiz atrajo una vez más a gran variedad de amigos y aficionados a los camiones americanos, clásicos y decorados. Lo que no hizo más que mejorar el ambiente, consolidando nuevos lazos de amistad o renovando otros a pesar de la distancia y el paso del tiempo.

En esta ocasión fueron muchos los camiones, tanto modernos como clásicos, los que lograron acudir al evento, aportando novedades interesantes respecto a encuentros anteriores. Entre los camiones decorados destacaron los Scania, modelos con toda clase de potencias, desde 500cv a 650cv. Por parte de los americanos pudimos observar camiones Peterbilt, International y Kenworth. Mientras que los clásicos



Scania decorados.



tivo a media mañana. De esta manera se decidió partir hacia Alcañiz para comer en el mesón “Santa Barbará”, establecimiento cuya buena comida y agradable ambiente animó a que los asistentes, compañeros de afición y profesionales del volante, siguieran compartiendo sus aventuras. Tras lo cual se regresó al circuito de Motorland con el fin de ver a los últimos vehículos que acababan de unirse a la concentración.

CAMINO HACIA LA CIUDAD DE ALCAÑIZ

Sobre las siete de la tarde, como ya es tradición en este encuentro, se emprendió camino hacia la entrada de la ciudad de Alcañiz con el fin de realizar en el casco urbano el antiguo recorrido del circuito del Guadalope. Las luces centelleantes y los sonidos, tanto de bocinas como de motores, supusieron un espectáculo nocturno para los viandantes de la ciudad. Especialmente se lucieron los camiones ameri-



Camión Peterbilt de Santiago Gracia.

nacionales estuvieron representados por las marcas Pegaso (Mider, Troner, Tecno y 1083 cabina fija), Ebro (B35C y B45) y dos camiones Avia. Asimismo, de entre los clásicos internacionales asistieron un Mercedes Benz LP 709 autocaravana, un Mercedes 508 D furgón y una Nissan Trade clásica, cuyo gran atractivo radicaba en estar repleta de refrigerios, los cuales nos amenizaron la jornada, por cortesía de Andrés Yus Domingo.

Algunos de los compañeros y amigos llegaron a Alcañiz el viernes día 1, mientras que otros esperaron al sábado por la mañana para llegar a las instalaciones del circuito de Motorland, comenzando la mañana con un nutritivo y reponedor desayuno por cortesía de Santiago Gracia. Se aprovechó para charlar, ver los clásicos ya expuestos y los que llegaban durante el transcurso de la mañana y ojear el mercadillo que se había montado en la carpa (con repuestos, colecciones, etc.). Por tanto, es normal que con tanta actividad fuese necesario tomar un aperi-



Camiones americanos.

COMO YA ES TRADICIÓN EN ESTE ENCUENTRO, LOS VEHÍCULOS CIRCULARON POR ALCAÑIZ REALIZANDO EL ANTIGUO RECORRIDO DEL CIRCUITO DEL GUADALOPE



Circuito de Motorland.



Pegaso 1083.



Pegaso Mider.



Pegaso Tecno.



Trasera Pegaso Tecno.

canos y decorados, aunque los clásicos, gracias a algunas mejoras de última tecnología, tampoco se quedaron atrás. Finalizado el mítico recorrido, los grandes vehículos se dejaron a un lado para volver a reponer fuerzas, esta vez en la brasería "Los Álamos" cuyo ambiente acogedor y buena gastronomía supusieron un broche para la jornada. No obstante, aunque algunos asistentes dieron por finalizado el día y se dispusieron para descansar, otros aún contaban con energías y siguieron con la fiesta.

LAS VUELTAS DE RIGOR AL CIRCUITO

El domingo comenzaba con muy mal tiempo, el "cierzo" muy fuerte casi se lleva una parte de una carpa y algunos actos se tuvieron que suspender. A media mañana otro estupendo almuerzo para contrarrestar el mal tiempo. Sobre las 14 horas ya se tenían todos los camiones listos y engalanados para entrar al circuito y dar las vueltas de rigor que la organización del circuito de Motorland tiene la gentileza de dejar dar a todos los amantes de los vehículos clásicos, grandes y pequeños. Siempre nos produce una gran satisfacción pisar ese circuito como si fuéramos uno de esos ases del volante que vemos en las crónicas de deportes del motor, eso sí, nuestra velocidad de cruce es más reducida, en parte por el tipo de vehículos que se lleva y en parte por la asombrosa cantidad de personas que se acercan a pasear su vehículo en el circuito. Es la ilusión de muchos y se puede hacer una vez al año. Los espectadores, muchos padres, contando a sus hijos "mira uno como ese tenía tu padre (o abuelo), pero era verde o blanco... no sabes las cosas que hacíamos, cuantos nos metíamos en un 600..." y lo bien que se lo pasaban, recuerdan.



Pegaso Naranjito.



Trío Pegaso.

ESTE AÑO SI NADA LO IMPIDE NOS VOLVEREMOS A ENCONTRAR BAJO EL AMPARO DE SANTIAGO PARA DISFRUTAR DE UN FIN DE SEMANA INOLVIDABLE



Ebro B 45.



Ebro B35C.



AVIA 3500.



AVIA botellero.



Salida de circuito.

ALCAÑIZ 2019 HA SIDO UN VERDADERO PLACER, PUES LA ILUSIÓN DE PARTICIPAR CON MI PROPIO VEHÍCULO POR FIN SE HA CUMPLIDO



DAF 105 460.



Mercedes 508.



Mercedes LP 709.



Nissan Trade



A la salida del circuito nos fuimos reuniendo en el aparcamiento para hacernos la foto de familia y empezar a despedirnos, se acabó la quinta reunión, pero este y si nada lo impide nos volveremos a encontrar bajo el amparo de Santiago para volver a disfrutar de un fin de semana inolvidable, donde no importan tanto los vehículos que se reúnen sino las personas que los conducen y su cariño a los vehículos ya sean americanos, clásicos y decorados, nexos de unión para una afición.



TEXTO Y FOTOS:
GONZALO GARÓS SIMAL

www.pegasoemcamion.com
www.pegasoemcamionasociacion.com

EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL. CMR

NUEVO LIBRO DE FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO

NOS FELICITAMOS, Y FELICITAMOS A NUESTRO HABITUAL COLABORADOR JURÍDICO SÁNCHEZ-GAMBORINO POR SU NUEVA PUBLICACIÓN

Consideramos que este libro es lo mejor y más completo escrito en España sobre el Convenio CMR. Es decir, la ley que rige los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera. Cuyo conocimiento es necesario habida cuenta que el 75% del transporte en la UE se realiza por carretera -todos sus miembros, incluida España, forman parte del mismo-, llegando los camiones también al Magreb y a Oriente Medio (Rusia supone hacerlo al Pacífico): total, 56 países de tres continentes. Este Convenio establece cuáles son las obligaciones que para los contratantes del transporte nacen de ese contrato, y cuál la responsabilidad en que incurren si, por incumplir culposamente alguna de ellas, causan perjuicios al otro contratante. Por tanto, es algo muy práctico, pues se aplica directamente cuando por ejemplo, se sufre el robo de una mercancía, o daños a ésta en accidente de tráfico, por mala estiba, o mal embalaje, incorrecta indicación de la temperatura de transporte, etc.: si se indemniza el límite de 10 euros/kilo o el valor total de lo perdido o dañado. Igual que, en caso de retraso: si hay o no que pagar perjuicios consecuentes: de pérdida de beneficio o de imagen, etc.

Francisco Sánchez-Gamborino, Doctor en Derecho, es Abogado desde hace 40 años, de prestigio internacional, especialista en Derecho del transporte, miembro de la Real Academia Española de Legislación, Consultor de Naciones Unidas, autor de otros libros y cientos de artículos, habitual ponente en Congresos internacionales y Máster universitarios. Sus opiniones fueron tenidas en cuenta por el Congreso de los Diputados y el Senado durante la elaboración de leyes de transporte (el libro compara constantemente el CMR y nuestra Ley 15/2009 y otras normas españolas), y aparecen citadas en seis Sentencias de Audiencias Provinciales.



Es, además, desde hace más de quince años, Vicepresidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos en la Unión Internacional de los Transportes por Carretera (IRU), de la que como delegado de ASTIC (de que es Asesor jurídico) es miembro desde mucho antes. Sobre el tema del libro, presidió el Grupo de Trabajo de especialistas europeos, que propuso una nueva versión de la carta de porte CMR, aprobada por la Asamblea General de IRU en 2007, y después, asesoró en la implantación de la carta de porte CMR electrónica (Protocolo al Convenio de 2008, que reconoce su plena validez jurídica), de cuyo uso además ASTIC ha sido promotora: primera experiencia en Enero 2017, viaje de España a Francia, y en Febrero 2019 aplicándola a un transporte intermodal tierra-mar-tierra de España a Italia. Nuestros lectores habrán seguido su cuestionario CMR en TRANSPORTE 3 (2018-2019).

En el presente libro, segunda edición, actualizada, de un "clásico", con lenguaje asequible sin mengua de rigor jurídico, el autor desgana el Convenio artículo por artículo, analiza la Jurisprudencia -también extranjera- y las opiniones de otros autores y, tras sólidos razonamientos, emite las suyas propias. Por tanto, una verdadera enciclopedia del Convenio CMR, que no puede faltar en empresas de transporte internacional, y sus asesores jurídicos, profesores, jueces y miembros de juntas arbitrales del transporte, etc.

Editorial Tecnos. Madrid, 2020;
480 páginas;
ISBN 978-84-309-7869-4
Pedidos: 91 319 42 50 - 91 304 33 03 (Librería Marcial Pons. Madrid)

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2020

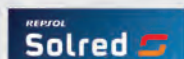
#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



BRIDGESTONE





SOY IMPARABLE

(Excepto por una buena razón)



IVECO  **-WAY NP**
DRIVE THE NEW WAY.

**MÁS CONFORT, MÁS CONECTIVIDAD, MÁS SERVICIOS QUE NUNCA.
SIÉNTETE IMPARABLE CON IVECO S-WAY.**

Un descanso, una comida, un café, por supuesto, tus momentos a lo largo del camino: nada más puede hacer que te detengas cuando estás en carretera. Nos enorgullece presentarte el Nuevo IVECO S-WAY NP, una línea completa de motores Natural Power que aportan menores costes para ti y menor impacto para el medio ambiente. IVECO es el líder indiscutible con su tecnología de gas natural en el transporte de larga distancia, con hasta 1.600 km. de autonomía. Una solución verdaderamente ecológica que ha sido reconocida con el galardón de V.I. Ecológico del Año 2020 en España.

IVECO