

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

Año 42. #454.
Abril 2020

TRANSPORTE3

www.transporte3.com



NOVEDADES EN LA FAMILIA VOLVO TRUCKS

- Coronavirus: El transporte de mercancías necesita un plan •
- Carga y descarga: ¿Una batalla perdida? •
- 44 toneladas: No es oro todo lo que reluce •
- El Paquete de Movilidad, a punto • Especial Transporte Frigoríficos •

**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





AYUDAR A LOS QUE AYUDAN



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Cuando el país comenzaba a olvidar las secuelas de la crisis económica de 2008, nos hemos encontrado con un golpe inesperado cuyos efectos todavía resultan incalculables. Los transportistas han sido uno de los colectivos que ha permanecido en primera fila desde que la expansión del coronavirus comenzó a hacer estragos. Incluso careciendo de equipos de protección (las mascarillas han tardado semanas en llegar), han trabajado con eficacia y sin levantar la voz para garantizar el abastecimiento a toda la sociedad. Ahora que la actividad comienza a dar señales de debilidad y aparecen problemas añadidos como la dificultad para encontrar viajes de retorno, el sector reclama el apoyo de la Administración para sobrevivir. “La carga de trabajo de las empresas de transporte y logística ha disminuido considerablemente por la falta de actividad de nuestros clientes, y está provocando que muchas empresas vean peligrar su viabilidad futura”, advierten desde la CETM. No se trata de regar con millones al sector, ni de otorgarle grandes privilegios, ni de solucionar de un plumazo todos sus males endémicos, ahora toca implementar meca-

nismos para hacer viable su día a día porque el transporte de mercancías también será una pieza clave para dejar atrás el coronavirus e impulsar la reconstrucción de nuestro país. Después de todo lo acontecido durante las últimas semanas, ¿alguien duda que el transporte de mercancías por carretera no es un sector estratégico? Obviamente, ahora, cuando España ya ha superado la barrera de las 20.000 víctimas mortales, no es el momento para abordar en profundidad esta cuestión, pero esperamos que nuestros gobernantes no olviden el papel que han desempeñado sanitarios, transportistas, cuerpos de seguridad... y cuando el coronavirus sea historia, les cuiden como no lo han hecho desde hace mucho tiempo. No quisiera acabar sin destacar el apoyo de la sociedad. Posiblemente por primera vez en la historia los camiones han recibido más aplausos que bocinazos. El respaldo social ha sido un plus de energía especialmente para los conductores, que se han visto especialmente expuestos realizando labores de carga y descarga. ¿Cambiará la concepción que se tenía de los camiones? ¿Sabremos agradecerlo como se merecen? Veremos.



03 EDITORIAL

Ayudar a los que ayudan

24 REPORTAJE

El Consejo de la Unión Europea da luz verde al Paquete de Movilidad

26 PRODUCTO

La familia Volvo Trucks se renueva

39 ESPECIAL

Transporte Frigorífico

06 EN PORTADA

El transporte necesita un plan

16 REPORTAJE

Noriega Grupo Logístico: Flexibilidad y diversificación para plantar cara al coronavirus

58 LEGAL

El acuerdo de aumentar la indemnización exige ciertos requisitos

TRANSPORTE3



10 REPORTAJE

Carga y descarga: ¿Un batalla perdida?

22 REPORTAJE

44 toneladas: No es oro todo lo que reluce

62 ASCATRAVI

Fabricación de carrocerías antes y después

Revista fundada por:
Jesús Gómez Llorente

Depósito Legal:
M-16.378-1977

Edita:
Grupo Editorial Editec

Director:
Luis Gómez-Llorente

Redactor Jefe:
Luis Francisco Blanco Barba

Redacción:
Isabel Blancas Maldonado
Alejandra Cabornero Hernando

Publicidad
Jorge Rohrer Hernando

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

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

Sección Oficial:



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

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

Impresión:
Gráficas Aries

Preimpresión:
infoycomunicación

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

PREMIOS





EL TRANSPORTE NECESITA UN PLAN

SIGUE JUGANDO UN PAPEL ESENCIAL EN LA CRISIS DEL COVID-19 PERO LA ACTIVIDAD SE RESIENTE

EL TRÁNSITO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN TRANSPORTE PESADO ASCENDIÓ HASTA EL 130% SOBRE SU ACTIVIDAD NORMAL EN LOS DÍAS PREVIOS A LA DECLARACIÓN DEL ESTADO DE ALARMA, PERO DESDE ENTONCES LA ACTIVIDAD NO HA DEJADO DE CAER

En un principio, la caída se cifró en un 30%, como consecuencia del confinamiento social, pero el cese de las actividades no esenciales elevó ese porcentaje hasta más de 50%, según fuentes del sector. La reactivación de las actividades esenciales apenas ha tenido repercusión en el transporte de mercancías por carretera: casi uno de cada dos camiones continúa parado.

En este contexto y ante la creciente dificultad para conseguir viajes de retorno, ASTIC ha reclamado al Gobierno que lleve a cabo un cambio legislativo temporal para respaldar jurídicamente que sea factible el compartir el desequilibrio de costes por retornos en vacío entre quien hace el servicio y quien se benefi-

cia de él en el viaje de ida. "Existe el riesgo real de que muchos de viajes "de ida" acaben por no poderse cubrir tanto en el mercado local como internacional, lo que lleva a la rotura de la cadena logística y su potencial repercusión en el abastecimiento de bienes", señalan desde la organización.

HAY QUE ACTUAR YA

"No podemos consentirnos caer de nuevo en el 'esperar y ver' que caracterizó la acción de las Administraciones públicas en las semanas previas a la declaración del Estado de Alarma, como ya advertimos en el mes de febrero; dejar caer ahora a las empresas del transporte por carretera tendrá consecuencias desastrosas cuando llegue el momento de remontar la actividad. Si no apoyan económicamente a estas empresas de inmediato, la factura que pagará la economía española será infinitamente más cara en términos de tiempo de recuperación. Sin un tejido empresarial capaz de hacer efectiva la conexión entre demanda y producción, es decir sin transportistas, se alargará enormemente la vuelta a la normalidad", advierte Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

MEDIDAS CONCRETAS

Las primeras medidas puestas en marcha por el Gobierno de Pedro Sánchez para apoyar a empresas

... LLEGARON LAS MASCARILLAS

Después de semanas de espera, el Ministerio de Transportes comenzó a entregar mascarillas a los profesionales del sector el pasado 6 de abril a través de las oficinas de Correos. En el primer reparto se asignaron dos mascarillas por vehículo, y la cifra se ha elevado hasta cuatro en el segundo reparto que concluirá en los primeros días de mayo.

El órgano que dirige José Luis Ábalos ha destacado que la suma de los dos lotes asciende a 3.300.000 mascarillas, distribuidas tanto entre empresas y autónomos que realizan transporte público de mercancías por carretera, como transporte de viajeros por autobús, servicios de taxi y VTC, transporte sanitario, así como empresas de transporte de mercancías por ferrocarril.

y autónomos, entre las que se incluían moratoria de las cotizaciones sociales o aplazamientos en el pago de deudas con la Seguridad Social, han sido consideradas como insuficientes por el sector. Los responsables de la CETM esperan que el Gobierno dé a las empresas de transporte "un apoyo prioritario a la mayor brevedad posible, porque sin él, serán muy pocos los transportistas por carretera que puedan permanecer operativos una vez que se haya terminado esta pandemia."

Desde la Confederación apuntan que el plan de reactivación debería incluir "acciones en el ámbito laboral, financiero, tributario y europeo y basarse en la responsabilidad y la búsqueda del bien común." Señalan que es imprescindible implementar la participación de todos los partidos políticos y agentes sociales, dejando las ideologías a un lado. "Es absolutamente indispensable contar con los empresarios a la hora de tomar medi-

"LA CARGA DE TRABAJO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA HA DISMINUIDO CONSIDERABLEMENTE POR LA FALTA DE ACTIVIDAD DE NUESTROS CLIENTES, Y ESTÁ PROVOCANDO QUE MUCHAS EMPRESAS VEAN PELIGRAR SU VIABILIDAD FUTURA", ADVIERTEN 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

das que les afectarán de lleno, por lo que demandamos al Gobierno una presencia real y efectiva en la negociación y puesta en funcionamiento de todas aquellas medidas que puedan concernir al sector del transporte y la logística de mercancías.”

ESPERANDO UNA RESPUESTA DEL GOBIERNO

Las organizaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) ya han trasladado al Gobierno la necesidad de ponerse a trabajar para activar un plan de ayudas que garantice el menor impacto posible sobre la actividad empresarial y el empleo, de cara a reducir los daños sobre la economía y asegurar el bienestar del conjunto de la sociedad.

Fenadismer ya ha anticipado algunas de las medidas que se deberían incluir en ese plan específico de ayudas al sector, que complementasen a las que se puedan establecer en materia tributaria y laboral para todos los sectores económicos. A su juicio se debería incluir: una moratoria en el pago de las próximas cuotas mensuales de financiación de los vehículos de transporte (préstamos, leasing y otros), mecanismos legales que permitan la baja temporal de los seguros de los vehículos que se encuentren inactivos de forma flexible y el aplazamiento del pago de las últimas facturas del carburante a las compañías petroleras, “ante la imposibilidad de hacer frente a las mismas por el incumplimiento

“SI NO APOYAN ECONÓMICAMENTE A ESTAS EMPRESAS DE INMEDIATO, LA FACTURA QUE PAGARÁ LA ECONOMÍA ESPAÑOLA SERÁ INFINITAMENTE MÁS CARA EN TÉRMINOS DE TIEMPO DE RECUPERACIÓN”, ADVIERTE RAMÓN VALDIVIA, DIRECTOR GENERAL DE ASTIC

generalizado de los plazos máximos de pago por parte de sus clientes”, señalan.

DIFICULTADES PARA ACCEDER A LAS AYUDAS ICO

Una de las primeras tablas de salvación para los profesionales podría ser la línea de ayudas ICO Covid-19 aprobada por el Gobierno para dotar de liquidez a autónomos, pymes y empresas, dotada hasta ahora con 40.000 millones de euros. Entre otras ventajas, incluye un tipo de interés muy reducido, casi tres veces inferior al de una línea de financiación normal, amortización hasta en 6 años y con un año de carencia en el pago de los intereses para facilitar su devolución.

Pero el acceso a estas ayudas está resultando complicado. Según informa Fenadismer, las entidades bancarias están denegando automáticamente miles de operaciones de todos aquellos solicitantes que lleven menos de 3 años desarrollando su actividad, o bien que hayan tenido pérdidas contables o alguna situación de morosidad anteriores al 31 de Diciembre, incluso aunque las hayan subsanado durante este año 2020. Desde la Federación solicitarán al Gobierno que con carácter urgente modifique los criterios de concesión.

FENADISMER: “LOS PODERES PÚBLICOS DEBEN ADOPTAR LAS MEDIDAS DE APALANCAMIENTO Y SUBSISTENCIA QUE SEAN PRECISAS PARA QUE EL TRANSPORTE POR CARRETERA MANTENGA SU ACTIVIDAD PLENAMENTE”

EL REY MUESTRA SU APOYO AL TRANSPORTE POR CARRETERA



Su Majestad el Rey, Felipe VI, mantuvo una conversación telefónica con el presidente del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE y de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, intere-

sándose por la situación del transporte por carretera y por el impacto que está teniendo la crisis del COVID-19 en el sector. Durante la charla, Su Majestad el Rey ha querido mostrar su apoyo a este sector, reconociendo su gran contribución y aportación a la realidad del país en estos momentos de crisis. Asimismo, ha agradecido la labor tan importante que está desempeñando el transporte por carretera y ha mostrado su compromiso de cara al futuro.

Por su parte, el presidente del Consejo del Transporte y la Logística de CEOE le ha revelado cómo la actual crisis generada por el COVID-19 ha provocado una drástica caída de la demanda de movilidad de mercancías y de viajeros, como consecuencia del decreto del estado de alarma.

NUEVA DAILY CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO



**NUEVA DAILY CONNECT
DESDE
391€* AL MES + IVA**

**HI-CONNECT:
NUEVO SISTEMA DE
INFOENTRETENIMIENTO**

**VEHICULO CONECTADO
GRACIAS A LA NUEVA
CAJA TELEMÁTICA**

**SISTEMAS DE ASISTENCIA
A LA CONDUCCIÓN (ADAS)**

**CAMBIO MANUAL O
AUTOMÁTICO HI-MATIC
DE 8 VELOCIDADES**

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

*Cuota Renting IVECO Capital para vehículo DAILY MY19 STANDARD CONNECT modelo 35S16V 12 M3 156 CV, plazo 48 meses. 48 cuotas de 391€ (IVA no incluido) Entrada: 0€. Kilometraje: 40.000 km/año. Incluye mantenimiento y reparación. Renting ofrecido, sujeto a estudio y aprobación por parte de Transolver Finance EFC S.A. Oferta válida hasta 30/06/2020 para empresarios y profesionales. Posibilidad de incluir cambio de neumáticos y seguro a todo riesgo opcionalmente. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario IVECO de referencia.



CARGA Y DESCARGA: ¿UNA BATALLA PERDIDA?

LOS TRANSPORTISTAS INSISTEN EN QUE SE DEBERÍA PROHIBIR POR LEY ESTA PRÁCTICA

EN PLENO ESTADO DE ALARMA Y SIN MEDIDAS DE PROTECCIÓN, LOS CHÓFERES SE HAN VISTO OBLIGADOS EN MUCHOS CASOS A SEGUIR REALIZANDO LABORES DE CARGA Y DESCARGA. "SI EN UNA SITUACIÓN TAN LÍMITE NO HEMOS ENCONTRADO EL RESPALDO DE LOS CARGADORES, ¿CUÁNDO LO TENDREMOS?", SE PREGUNTAN EN EL SECTOR

El Ministerio de Transportes, en la misma línea que la Comisión Europea, se ha limitado a recomendar que en el ámbito del transporte mercancías "se evite siempre que sea posible que el conductor baje del vehículo o que participe en las tareas de carga y descarga salvo en casos tasados."

FENADISMER valora positivamente dicha recomendación, sin embargo la considera "insuficiente y poco efectiva", ya que "en la práctica desafortunadamente un alto porcentaje de conductores profesionales continúan realizando dichas labores." Desde la Federación, al igual el resto de organizaciones del Comité Nacional de Transporte por Carretera, reclaman al ministerio de Transportes que atienda esta legítima y más que nunca necesaria reivindicación, y recuerdan que la forma más eficaz de que dicha recomendación se cumpla es prohibirla por ley, "lo que no supondría ningún coste para las arcas públicas y contribuiría a reducir el número de posibles contagiados en el sector del transporte por carretera", remarcan.

CUIDANDO A LOS CHÓFERES

Ni en plena pandemia mundial las asociaciones de cargadores han mostrado predisposición para acabar, al menos momentáneamente, con unos de los males

endémicos del sector. Aeutransmer se ha limitado a informar de que están intentando facilitar la labor de los transportistas y proporcionarles seguridad sanitaria: "Estamos redoblando las actividades de desinfección, cuidando que tanto el personal propio como los conductores que acceden a nuestras instalaciones mantengan las distancias de seguridad."

Además aseguran que están "agilizando las operaciones de carga y descarga de la mercancía y, en algunos casos, suministrando comida de manera gratuita."

EL 64% DE LOS CONDUCTORES SIGUE CARGANDO Y DESCARGANDO



Según una encuesta llevada a cabo por FENADISMER entre sus transportistas asociados, pese a las recomendaciones de la Comisión europea y del Ministerio de Transportes, el 64 % han confirmado que las empresas donde van a cargar la mercancía a transportar continúan obligándoles a realizar las labores de carga y descarga, con el consiguiente riesgo sanitario.



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

MirrorCam. En lugar de espejos retrovisores convencionales, el nuevo Actros está equipado con la revolucionaria, aerodinámica y sofisticada MirrorCam. Esta no solo ofrece una visión omnidireccional perfecta, sino además una gran seguridad al maniobrar, girar y cambiar de carril. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





EL GASÓLEO NO DA TREGUA

LA CAÍDA DEL PRECIO DEL PETRÓLEO SIGUE SIN DEJARSE NOTAR EN LAS GASOLINERAS

EL ACUERDO ALCANZADO POR LOS PAÍSES PRODUCTORES DE LA OPEP PARA REDUCIR LA PRODUCCIÓN DE PETRÓLEO, NO HA TENIDO REPERCUSIÓN EN EL PRECIO FINAL DEL CRUDO BRENT, QUE CONTINÚA EN EL MERCADO INTERNACIONAL EN NIVELES MÍNIMOS DE COTIZACIÓN

Desde el Ejecutivo no se han pronunciado sobre esta cuestión. Al ser preguntado el ministro de Transportes, José Luis Ábalos, no quiso tomar posición alguna respecto a una posible intervención gubernamental y trasladó la responsabilidad a la ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera. “Es la que tiene competencias en este ámbito y se le trasladará esta petición”, zanjó.

El barril de Brent se ha situado entre los 25-30 dólares durante las últimas semanas, lo que supone una reducción de más del 50% en los últimos 4 meses, desde que se inició la crisis del coronavirus en China. Sin embargo, tan espectacular bajada del precio del petróleo a nivel internacional sigue sin tener reflejo alguno en el precio de la gasolina y el gasóleo que se venden en España. Fenadismer viene denunciando reiteradamente que la reducción del precio de los combustibles en el surtidor no alcanza ni el 15%.

RESTABLECER EL SISTEMA DE PRECIOS MÁXIMOS

Por ello, desde la Federación insisten en la necesidad de que el Gobierno, con carácter urgente y excepcional proceda a intervenir el precio final de los carburantes en España, mientras se mantenga la situación del estado de alarma, “reestableciendo de este modo el sistema de fijación de precios máximos que estuvo vigente hasta 1998 en España, para de este modo obligar a que los grandes oligopolios también contribuyan a la recuperación económica que nuestro país necesita para salir de la actual crisis.”

“SE AGUDIZARÁ EL OLIGOPOLIO”

Los transportistas españoles son unos de los principales afectados por esta elevación “artificial e indecorosa” de los precios de los carburantes, recuerdan desde Fenadismer. Además la Orden SND/337/2020 del Ministerio de Sanidad, que permite que un número importante de estaciones de servicio puedan cerrar o reducir de forma importante su horario habitual, “agudizará el oligopolio”, anticipan. Según las estimaciones de Fenadismer, una de cada seis cerrará o reducirá significativamente su horario de atención al público.

SIEMPRE A TU LADO

JOSÉ ANTONIO DELGADO
RT GAMA GRANADA

ALBERTO CHACÓN
TALLERES SCORA SEVILLA

ANTONIO MUÑOZ
AGÓN TRUCK CENTER ZARAGOZA

JESÚS RAMÍREZ
RT GAMA GRANADA

MIGUEL ÁNGEL JACA
AGÓN TRUCK CENTER ZARAGOZA

MARIANO MARTÍN
AGÓN TRUCK CENTER ZARAGOZA

NURIA FONTOVA
MOTOR TÁRREGA LA SEU D'URGELL

ALBERTO CASTARLENA
AGÓN TRUCK CENTER BINEFAR

MANUEL ÁLVAREZ, ISMAEL VALLE, JOSÉ ANTONIO BELTRÁN
TALLERES SCORA SEVILLA

JORDI MASIP
AGÓN TRUCK CENTER TARRAGONA

ALBERT FRIAS
MOTOR TÁRREGA, TÁRREGA

HÉCTOR PANARÓN
RENAULT TRUCK CENTER BARCELONA

JORGE NOGUERA
TALLERES SCORA SEVILLA

IGNASI VIÑE
RENAULT TRUCK CENTER BARCELONA

JUAN CARLOS VÁZQUEZ, JONATHAN WENRE
MOTOR TÁRREGA, TÁRREGA

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ Y EDUARDO SISQUES
AGÓN TRUCK CENTER BINEFAR

Y AHORA, TAMBIÉN

Hoy más que nunca, la sociedad está reconociendo la labor de todos los hombres y mujeres que, a través de su compromiso con el transporte y la logística, hacen que el mundo siga moviéndose.

En Renault Trucks queremos sumarnos a este reconocimiento. Sabemos que sin vosotros no habría productos en los supermercados, ni medicinas en las farmacias, ni recogida de basuras, ni seguridad o asistencia a los ciudadanos... Este mensaje de agradecimiento es para todos los valientes que se levantan cada día para hacerlo posible. **¡Gracias, héroes!**

También queremos poner nuestro granito de arena siguiendo comprometidos por estar siempre a vuestro lado, incluso a pesar de estas circunstancias tan excepcionales.

Por ello, nuestra Red de Servicio, que permanece abierta, ha tomado las medidas necesarias para atenderos con la máxima seguridad tanto para los empleados como para los clientes. Porque sabemos que no podéis parar ahora, y queremos acompañaros aún más si cabe. Además, el servicio de asistencia 24/7 sigue atendiendo todas las necesidades excepcionales de servicio.

#SiempreATuLado #JuntosLoVamosALoLograr

DRIVERS
are
Heroes





NUEVA REGULACIÓN DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

SE APLICA DESDE EL 13 ABRIL HASTA EL PRÓXIMO 31 DE MAYO

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES APROBÓ EL 14 DE ABRIL UNA NUEVA RESOLUCIÓN, QUE MODIFICA LA DEL PASADO 26 MARZO, POR LA QUE SE EXCEPTÚA DE CUMPLIR DETERMINADOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO A LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS QUE SE REALICEN EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

Según se recoge en el BOE, la nueva regulación a aplicar por los transportistas de mercancías queda así:

CONDUCCIÓN DIARIA. Se mantiene la posibilidad de superar el límite diario de horas de conducción establecido en el Reglamento europeo 561/2006, pero como novedad se establece un máximo de 11 horas diarias, debiendo además respetar las pausas de conducción cada 4.5 horas y los descansos diarios obligatorios que se establecen en 9 horas consecutivas (en lugar de 11).

DESCANSO SEMANAL. Se establece que cada cuatro semanas deberá tomarse al menos dos descansos semanales normales de 45 horas, pudiendo en consecuencia tomar los otros dos descansos reducidos de 24 horas, bien en semanas continuas o alternas, y sin necesidad de compensar la reducción no tomada. Además se mantiene que sea cual sea la duración del descanso, se podrá tomar en todo caso a bordo del vehículo siempre que esté adecuadamente equipado y con el vehículo estacionado.

LÍMITE DE HORAS DE CONDUCCIÓN SEMANAL Y BISEMANAL. Se mantiene la obligación de realizar un máximo de 56 horas de conducción semanal y de 90 horas bisemanalmente.

EUROPA FRACTURADA



FENADISMER lamenta que en estos momentos tan excepcionales cada estado miembro de la Unión Europea esté estableciendo regulaciones diferentes en sus respectivos ámbitos, "rompiendo la necesaria y deseada uniformidad que debe regir el mercado único, y que en definitiva son de "cumplimiento imposible" para los transportistas europeos." A su juicio, "la Comisión Europea ha renunciado a ejercer su papel de coordinador y homogeneizador de toda la regulación de la actividad del transporte por carretera en la Unión Europea."

DIESEL TECHNIC

Global Automotive Solutions – Made in Germany

¡Gracias

Transportistas!



One-Stop-Shopping – for all applications.
www.dieseltechnic.com



FLEXIBILIDAD Y DIVERSIFICACIÓN PARA PLANTAR CARA AL CORONAVIRUS

NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO HA MANTENIDO UN ELEVADO NIVEL DE ACTIVIDAD

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ESTÁN JUGANDO UN PAPEL ESENCIAL EN LA CRISIS PROVOCADA POR LA EXPANSIÓN DEL COVID-19 Y, AL IGUAL QUE OTROS MUCHOS SECTORES, HAN TENIDO QUE ADAPTARSE A UN CONTEXTO COMPLETAMENTE DESCONOCIDO

Desde la dirección del Noriega Grupo Logístico explican que “la actividad ha descendido de forma progresiva, pero sin agresividad. Cuando realmente hemos empezado a entrever ese descenso fue a raíz del decreto del día 31 de marzo, en el que solamente se habilitaba a seguir con su desempeño a las actividades esenciales. Este cierre afectó a un alto porcentaje de nuestros clientes, entorno al 40% de ellos se vio en la obligación de cesar la actividad durante el estado de alarma.”

Esta circunstancia no ha impedido que a día de hoy todos sus camiones, casi 250, sigan trabajando, aunque reconocen que se ha incrementado la dificultad para conseguir viajes de retorno: “el tiempo de espera ha aumentado de 1 a 3 días.”

El secreto de este pequeño gran éxito de la empresa pacense reside en su flexibilidad y en una cartera de clientes muy variada: “el segmento industrial ha decaído mucho, sin embargo, el alimentario nos está demandando una cantidad importante de la flota.” Los máximos responsables de la compañía destacan que no han encontrado dificultades añadidas en sus

SUS CASI 250 CAMIONES SIGUEN TRABAJANDO, AUNQUE RECONOCEN QUE SE HA INCREMENTADO LA DIFICULTAD PARA CONSEGUIR VIAJES DE RETORNO

“EL SEGMENTO INDUSTRIAL HA DECAÍDO MUCHO, SIN EMBARGO, EL ALIMENTARIO NOS ESTÁ DEMANDANDO UNA CANTIDAD IMPORTANTE DE LA FLOTA”

rutas nacionales e internacionales durante estas semanas. “En general se entiende que para que la sociedad pueda seguir abastecida el transporte de mercancías no se puede detener. El desabastecimiento de productos de primera necesidad podría desencadenar una catástrofe”, afirman.

¿Y EL FUTURO?

La situación actual supone un reto de proporciones desconocidas para cualquier empresa y obliga a modificar la hoja de ruta sobre la marcha. “Una de las bazas estratégicas más importantes para una empresa es poder anticiparse a los acontecimientos en base a un histórico. Pero en este caso no tenemos datos, información, modelos de actuación, no hay precedentes. Por ello, cualquier decisión que tomes supone un riesgo mayor del habitual”, exponen.

A medio plazo, la dirección de Noriega Grupo Logístico muestra su esperanza de que se consiga dar con la solución a esta pandemia, y hasta que eso suceda apuestan por mantener su compromiso con la sociedad: “seguiremos poniendo nuestro granito de arena y prestando nuestro servicio. Aunque podamos tener pérdidas económicas, hemos de entender que el dinero fluctúa, pero cuando una vida se pierde ya no hay lugar al retorno.”

Al igual que otras empresas de transporte, se han implicado directamente en la lucha contra el coronavirus transportando camas hospitalarias para el hospital de campaña de Ifema. Además mantiene una colaboración con el Banco de Alimentos de Badajoz.

NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO HA DECIDIDO MANTENER SU ESTRUCTURA: “MÁS DE 300 FAMILIAS DEPENDEN DE LA EMPRESA Y MIENTRAS PODAMOS SEGUIREMOS LUCHANDO CODO CON CODO EN ESTA GUERRA EN LA QUE TODOS JUGAMOS UN PAPEL DECISIVO”

MÁXIMO COMPROMISO CON LA SOCIEDAD



En estos momentos complicados, algunas compañías de transporte se han visto abocadas a prescindir de trabajadores o realizar un ERTE. Otras han decidido afrontar el futuro sin realizar cambios. “Durante estas últimas semanas, nos hemos planteado y analizado todas las posibilidades”, reconocen en Noriega Grupo Logístico, pero han decidido mantener su estructura “para que cada trabajador y trabajadora de la empresa pueda seguir llevando el salario a su hogar cada mes. Entendemos que Noriega Grupo Logístico no es solo una familia, son más de 300 que dependen de ella y mientras podamos seguiremos luchando codo con codo en esta guerra en la que todos jugamos un papel decisivo.”

GARANTIZAR LA SEGURIDAD

Desde que el COVID-19 hizo acto de presencia en nuestro país, se activó el protocolo para garantizar la seguridad de todos los empleados. “Encontrar EPIS hasta ahora ha sido muy complicado, pero no hemos cejado en el empeño de buscar proveedores que nos los pudieran suministrar, sin importar el precio, lo más importante es garantizar la seguridad y salud del personal”. A día de hoy sus conductores han ido recibiendo mascarillas, guantes, líquidos desinfectantes y monos desechables. Además, toda la plantilla ha recibido información acerca de cómo prevenir contagios, los síntomas que presenta esta enfermedad y cómo actuar en caso de identificar algunos de estos síntomas porque “la mayor baza contra este virus es la prevención.”

UN SERVICIO ESTRATÉGICO

En la empresa de Fuente de Maestre asumen su papel en la sociedad y son conscientes de que el transporte de mercancías “es ahora más crucial que nunca para evitar el desabastecimiento”. Esperan que el público en general empiece a considerarlo un sector estratégico porque “es en tiempos de crisis cuando se hace visible lo realmente importante”, remarcan.

Una de las máximas de Noriega Grupo Logístico es “aprender de cada situación por negativa que sea”, y desde la dirección extraerán enseñanzas de esta coyuntura que les permitirán seguir creciendo y superar los 28 millones de facturación alcanzados en 2019.



OXÍGENO PARA FRENAR EL CORONAVIRUS

LOS TRANSPORTISTAS JUGARON UN PAPEL CLAVE EN LA CREACIÓN DEL HOSPITAL EN IFEMA

CUATRO COMPAÑÍAS (LÓGICA ARANDA, JANOCARGO, TRANSPORTES INSAUSTI, Y ARCESE) UNIERON SUS FUERZAS PARA TRASLADAR DE FORMA URGENTE UNOS DEPÓSITOS ESPECIALES PARA OXÍGENO QUE SE INSTALARON EN EL HOSPITAL DE CAMPAÑA DE IFEMA

Los responsables de estas empresas recibieron el encargo de trasladar estos depósitos desde Metz (cerca de la frontera francoalemana) hasta las instalaciones de Air Liquide en Cabanillas del Campo (Guadalajara), donde fueron desinfectados y rellenados de oxígeno. Posteriormente se colocaron en el mayor hospital de campaña levantado en recinto ferial madrileño, donde ya se han atendido a miles de pacientes.

MÁXIMO COMPROMISO CON LA SOCIEDAD

Se trataba de una propuesta compleja que llevaba implícita una delicada programación del servicio, “pero la respuesta por parte de las cuatro empresas fue emocionante; en estas situaciones sale lo mejor que todos tenemos dentro”, confiesa Juan Luis Olivella, de Lógica Aranda. En condiciones normales se habría tardado seis días en realizar este recorrido, pero los transportistas han vuelto a dejar pa-

tente su compromiso con la sociedad y necesitaron menos de cuatro días.

“Queremos destacar la labor y entrega de los conductores, que aceptaron rápidamente la solicitud sin pensarlo un momento, incluso poniendo en jaque su salud y entregándola por ayudar a una multitud. Compartir cabina en estos días no es fácil y emprender en viaje donde luego carecen de servicios, duchas, comida...es complicado”, destaca Juan Luis Olivella.

QUE SE CONOZCA LA VERDADERA IMAGEN DEL SECTOR



“Aunque durante los últimos meses sólo se hablaba de restricciones a la circulación de camiones, esperamos que este tipo de retos permita que la sociedad en general conozca la verdadera imagen del transporte, y la profesionalidad del sector que nunca descansa cuando se le necesita”, apunta Juan Luis Olivella de Lógica Aranda.



GRUPO ARNEDO OFRECE TRANSPORTE GRATUITO PARA LUCHAR CONTRA EL COVID-19

SUS CAMIONES E INSTALACIONES AL SERVICIO DE LA LUCHA CONTRA EL CORONAVIRUS

LA COMPAÑÍA RIOJANA HA TRASLADADO AL GOBIERNO DE LA RIOJA Y A LA DELEGACIÓN DEL GOBIERNO DE ESPAÑA EN LA RIOJA QUE PONE A SU DISPOSICIÓN LOS RECURSOS PARA REALIZAR CUALQUIER SERVICIO DE TRANSPORTE

Los servicios se realizarían de forma gratuita en La Rioja, España y Europa "con el fin de poder ayudar a ser más rápidos y efectivos tanto en el traslado como la entrega de material o bien simplemente realizar apoyo logístico en aquellas necesidades programadas o las que puedan surgir."



Desde Grupo Arnedo quieren prestar su colaboración para ayudar a salir de la situación actual de crisis sanitaria provocada por el Covid-19, además de contribuir en la medida de lo posible a afrontar la crisis económica y social que de forma generalizada afecta a todos. En ese sentido, su Gerente, Javier Arnedo, señala que "debemos desafiar esta anómala situación con preocupación y responsabilidad, trabajando de forma conjunta por el bienestar y la salud de las personas como prioridad." También destaca las muestras de solidaridad y generosidad en La Rioja y en España, las cuales considera "admirables y gratamente sorprendentes, demostrando una gran capacidad de respuesta ante esta crisis sanitaria, y por ello, también las empresas de Grupo Arnedo quieren ser parte activa para contribuir a superarla."

Por último, la compañía riojana también ha agradecido la labor de todo el personal de la administración y en especial a todos los profesionales sanitarios, sociales, cuerpos de seguridad, limpieza y todos aquellos que están trabajando para recuperar la normalidad y poder terminar cuanto antes con esta pandemia.

COMIDAS Y DUCHAS GRATUITAS PARA CONDUCTORES



Desde el inicio de esta crisis sanitaria provocada por el Covid-19, Grupo Arnedo puso en marcha un servicio gratuito de restauración para cualquier chófer, así como el acceso a los aseos y duchas disponibles en sus instalaciones en la Ecociudad del Transporte, situada en la Nacional 232 P.Km 367 en el término de Pradejón. El servicio de comida y cena gratuito se presta en el lateral del Restaurante ARLEÓN, con las debidas medidas de seguridad y consistente en un primer plato, segundo plato y postre, que se entrega en tápers debidamente cerrados que posibilite su consumo en el lugar elegido y que más cómodo resulte al transportista. "Ahora más que nunca hay que ser generoso y solidario, cuidando y apoyando a todos los trabajadores", señala Javier Arnedo.



NUNCA TANTOS DEBIERON TANTO A TAN POCOS

FERNANDO J. CASCALES ANALIZA EL PAPEL DEL TRANSPORTE EN LA CRISIS DEL CORONAVIRUS

CON ESTAS PALABRAS RECONOCÍA CHURCHILL EL SACRIFICIO DE LOS PILOTOS DE LA RAF Y SU DEFENSA EN 1940 DE LA AMENAZA NAZI. Y CON ESTAS MISMAS PALABRAS ME REFIERO A LOS EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y A CUANTOS TRABAJAN EN ESTE SECTOR, MUY ESPECIALMENTE A LOS CONDUCTORES

Ha tenido que sufrir el mundo esta fatal pandemia global para que se valore por la sociedad el valor de estas empresas. Así, si los servicios en autobús y los taxis garantizan la movilidad de las personas, las empresas de transporte de mercancías y autónomos del sector (sean en vehículos ligeros o pesados), aseguran nada más y nada menos que el abastecimiento. En un entorno como el de España, de carencia de equipos de protección y de desinfección, no es exagerado resaltar que el comportamiento del sector del transporte público por carretera es heroico, lo que más allá de cualquier otra consideración sobre la pandemia, su gestión pública y sus efectos, se debe de resaltar.

Cuando tanto se habla de una liberalización incluso ilimitada o sin control del régimen concesional, me pregunto... ¿qué hubiera sucedido si no existieran esta clase de servicios con OSP?

UN SECTOR ESTRATÉGICO Y ESENCIAL

Es por ello que siendo un sector estratégico y esencial, pondero que se deberían de haber decretado medidas mucho más contundentes de ayudas a estas empresas y autónomos del sector, independientemente de su volumen de facturación.

Una vez más se pide al sector un descomunal esfuerzo, que debería de tener unas compensaciones que no tiene.

Pero al menos que brille el heroísmo y capacidad de sacrificio de empresarios y trabajadores del sector, que junto con los sanitarios, personal de seguridad (Policía Nacional, Policías municipales y G. Civil), militares, y otros empleados de servicios básicos, están sosteniendo a nuestra patria en un momento tan difícil que no tiene antecedentes.



Fernando José Cascales Moreno
Abogado. Académico
Ex Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA
Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA
Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre



NAVARRA IMPLANTARÁ PEAJES SOLO PARA CAMIONES

POR EL MOMENTO NO SE HA DADO CONOCER CUÁNDO, NI CÓMO NI SU CUANTÍA

TRAS LA PRESIÓN EJERCIDA POR LOS AYUNTAMIENTOS DE LAS LOCALIDADES NAVARRAS POR LAS QUE TRASCURRE LA N-121-A, EL GOBIERNO FORAL DE NAVARRA HA ANUNCIADO QUE IMPLANTARÁ PEAJES EN DICHA VÍA COMO MEDIDA PARA DISUADIR A LOS CAMIONES

La CETM ha lamentado que no se haya tenido en cuenta la opinión del sector y ha mostrado su indignación por que se toma esta decisión "sin contar con los argumentos necesarios para sostener una medida de tal calibre, más aún cuando se trata de un sector que es vital para la economía y que, en días como en los que estamos viviendo ante la crisis del coronavirus, está manteniendo el suministro de productos que son esenciales para el conjunto de la población." Desde la Confederación insisten en que el desvío de camiones no será el remedio para acabar con los accidentes. "Resulta agotador tener que repetir una y otra vez los datos que facilita la Policía Foral que revelan que, en los últimos cuatro años, de los doce accidentes mortales que se han producido, solo en uno de ellos la responsabilidad fue de un camión."

EL PROBLEMA NO SON LOS CAMIONES

Recuerdan que, tal y como han manifestado Policía Foral y Gobierno de Navarra en repetidas ocasiones, en la mayoría de los casos el problema radica en el comportamiento de conductores de turismos, que circulan a la velocidad inadecuada o bajo los efectos del alcohol y las drogas. También el estado de la vía y la es-

casa inversión en su mantenimiento, son otras de las causas por las que se generan tantos accidentes en la N-121-A.

"Llama la atención que otras regiones quieran seguir el ejemplo de La Rioja donde, a pesar del desvío obligatorio de camiones a la AP-68, el número de accidentes mortales en la N-232 continuó ascendiendo en 2019", concluyen.

GRAVE PERJUICIO PARA EL TRANSPORTISTA NAVARRO

Desde TRADISNA y ANET consideran que esta medida es "disparatada y discriminatoria dado que afectará en mayor medida a las empresas y autónomos navarros", y advierten de que puede tener "consecuencias legales importantes, como está ocurriendo con los peajes de la NI en Guipúzcoa." Además inciden en que el sector del transporte ya está aportando lo suficiente a las arcas forales vía impuestos, con más de 250 millones de euros.



NO ES ORO TODO LO QUE RELUCE

ANALIZAN EL IMPACTO QUE TENDRÍAN LAS 44 TONELADAS EN DIVERSOS ÁMBITOS

EL ESTUDIO "IMPACTO Y REPERCUSIÓN DEL INCREMENTO DEL PESO MÁXIMO DE LOS VEHÍCULOS PESADOS A 44 TONELADAS EN ESPAÑA", PUBLICADO POR EL THINK TANK MOVILIDAD DE LA FUNDACIÓN CORELL, EVALÚA LA IMPLICACIÓN QUE ESTE INCREMENTO PUEDE TENER EN EL MERCADO, LA INFRAESTRUCTURA, EL MEDIO AMBIENTE, LA ECONOMÍA Y LA SOCIEDAD

En Europa, la carga máxima para vehículos de cinco ejes es de 40 toneladas y solo se permite aumentar a 44 toneladas en operaciones de transporte combinado, mientras que los países europeos contemplan diferentes limitaciones para su tráfico nacional. Con la normativa actual, no es posible atravesar fronteras con 44 toneladas, aunque en los propios países esté permitido, por lo que se hace necesaria una normativa europea común sobre pesos y medidas. "Esta necesidad de unificación legislativa es especialmente relevante en el momento actual de crisis sanitaria, para evitar barreras por cuestiones técnicas entre países, ya se trate de 44 toneladas, duotrailer o megatrailer", aseguran.

UNO DE CADA CUATRO CAMIONES

Para valorar el impacto del incremento de las 44 toneladas en España, el trabajo realiza una estimación de

número de vehículos pesados que podrían circular con este peso, suponiendo, como máximo, un 24,14% de las toneladas totales transportadas y un 16,5% de las toneladas-kilómetro totales realizadas actualmente. Además, se captaría un 2% de las toneladas-kilómetro del ferrocarril, que sólo representa el 0,5% del total de operaciones que se trasladarían desde la propia carretera.

LOS FIRMES PODRÍAN DESGASTARSE HASTA UN 50% MÁS

En cuanto a las infraestructuras, sería necesario un cambio en la geometría de las vías, diseño de túneles y aparcamientos, pero sin cambios en estructuras ni barreras de seguridad. El impacto más importante será en el desgaste de los firmes, que sería desde un 35% a un 50% superior al de los vehículos de 40 toneladas.

El incremento de MMA tendrá impactos en la Administración Pública, al ser la encargada del mantenimiento de las carreteras. La variación de costes dependerá del tipo de firme y de la configuración del vehículo, esperándose aumentos en los costes de mantenimiento entre los 75€/km y los 2.150 €/km.

LOS CARGADORES GANAN

Por otro lado, según este estudio, el aumento a 44 toneladas supone una serie de impactos económicos y sociales, como un

aumento de productividad de un 0,0025 €/t-km, que beneficiará directamente a los cargadores, a costa de un aumento de los costes por vehículo, de alrededor de 0,035 €/km, que repercute negativamente en los transportistas.

SE REDUCIRÁN LAS EMISIONES

En cuanto al factor medioambiental, tendrá un saldo positivo, ya que el nuevo escenario supondrá una modificación de los costes externos producidos por las emisiones de efecto invernadero, debido al menor consumo de combustible por tonelada kilómetro desplazada.

LA PRODUCTIVIDAD POR TONELADA/KILÓMETRO MEJORARÁ, PERO, DEBIDO AL PROBABLE MANTENIMIENTO DE TARIFAS POR CAMIÓN, GENERARÁ GANANCIAS PARA LOS CARGADORES, A COSTA DE PÉRDIDAS PARA LOS TRANSPORTISTAS, ASEGURAN LOS AUTORES DEL ESTUDIO

SU IMPLANTACIÓN NO COMPENSA

En conclusión, el estudio llevado a cabo por el Think Tank de la Fundación Corell establece un balance negativo para la implantación de las 44 toneladas, ya que los beneficios no compensan la problemática que plantea.

Entre otros aspectos, los autores destacan que “su eficacia se encuentra limitada por la imposibilidad de aplicarla al transporte internacional dentro de la

UE” y señalan que sería necesaria una normativa europea común. Además consideran que la atracción de mercancías provenientes del ferrocarril tendrá un impacto pequeño y que el aumento de la carga útil provoca el incumplimiento de la normativa de carga por eje, para algunas de las configuraciones estudiadas. Por último resaltan que el desgaste de los firmes puede incrementarse hasta un 50%.



**EFICIENCIA EN OPERACIONES
SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE BOBINAS**



Kässbohrer Ibérica S.L.U.

Jordi Llecha | M +34 636 99 89 60 | E jordi.llecha@kaessbohrer.com
Avda. De Valencia, 6, 1, 3A 08750 Molins de Rei Barcelona / España
E info@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com/es

Kässbohrer

Enginuity, since 1893



EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA DA LUZ VERDE AL PAQUETE DE MOVILIDAD

TRAS MÁS DE TRES AÑOS DE TRAMITACIÓN ESTÁ MUY CERCA DE SER UNA REALIDAD

EL PASADO 7 DE ABRIL EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA, QUE INTEGRA A LOS MINISTROS DE TRANSPORTES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE, APROBÓ ESTE PROYECTO LEGISLATIVO

El Paquete de Movilidad, que ha sido objeto permanente de rechazo por parte de algunos países, ya encara la recta final. “La decisión adoptada por el Consejo de la UE refuerza enormemente las medidas contempladas en el Paquete de Movilidad dirigidas a regularizar la situación de los trabajadores del sector, garantizando la protección de sus trabajadores y evitando los abusos a los que en muchos casos se han visto sometidos como consecuencia de verse desplazados de forma permanente y prolongada por diferentes países europeos distintos del de su domicilio. Así, con la aprobación de re-

glas relativas a los desplazamientos de los conductores en transporte internacional, se pretende la mejora de las condiciones laborales y evitar el dumping social”, aseguran desde Fenadismer.

¿QUÉ CAMBIARÁ?

El Paquete de Movilidad dotará al sector de herramientas en la lucha contra las denominadas “empresas buzón”, garantizando con las medidas adoptadas un mayor control de las empresas deslocalizadas, la regulación más efectiva y armonizada de las reglas de cabotaje para evitar prácticas de cabotaje sistemático y de conductores nómadas empleando vehículos que no retornan en largos periodos de tiempo a sus países de matriculación. El establecimiento de la obligación de retorno periódicamente de los vehículos a sus países de matriculación para evitar su deslocalización permanente, o el denominado periodo de enfriamiento tras un período de cabotaje han sido los aspectos que han provocado una oposición frontal de un conjunto de países fundamentalmente del Este de Europa. Además el nuevo Paquete de Movilidad incluye nuevas regulaciones relativas a las condiciones de acceso al mercado del transporte de mercancías por



AHORA EL PAQUETE DE MOVILIDAD SÓLO HA DE AFRONTAR UN ÚLTIMO TRÁMITE ANTE EL PARLAMENTO EUROPEO PARA LOGAR SU DEFINITIVA ENTRADA EN VIGOR

carretera y a la profesión de transportista, modificaciones de la regulación sobre tiempos de conducción y descanso, tacógrafos inteligentes y establecimiento de requisitos y de medidas de control del cumplimiento de las normas sobre el desplazamiento de trabajadores, cuestiones todas ellas que han contado con la aprobación del Consejo de la UE y que, conjuntamente con las anteriores, sólo quedan pendientes de ser ratificados por el Parlamento Europeo en sesión plenaria.

EN UNOS MESES

La situación excepcional que atraviesa la Unión Europea por la crisis del coronavirus está limitando el desarrollo de las sesiones parlamentarias, que se están llevando a cabo por vía telemática, lo que ralentizará previsiblemente varios meses la aprobación definitiva del Paquete Legislativo de Movilidad, tras lo cual entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

LOS DETRACTORES APURAN SUS OPCIONES

Como vienen haciendo durante los últimos meses, los ministros de Transporte de Bulgaria, Rumanía, Chipre, Hungría, Letonia, Lituania, Malta y Polonia aprovechan cualquier excusa para intentar dinamitar el Paquete de Movilidad.

Sin importar la grave crisis sanitaria a nivel europeo, los ocho países del Este de Europa han remitido una nueva carta conjunta a las tres instituciones básicas de la UE, Parlamento Europeo, Comisión Europea y Presidencia del Consejo Europeo, exigiendo que se paralice la aprobación del nuevo Paquete de Movilidad por no considerarla “ni razonable ni justificada”, y proponen que dada la situación generada en Europa por el coronavirus, se proceda a reevaluar la situación del sector del transporte. Este grupo de países del Este de Europa se oponen al establecimiento de medidas que garanticen la competencia leal entre las empresas transportistas europeas, rechazando la nueva regulación en materia de cabotaje, rechazando la idea de que los conductores hayan de retornar a sus países de origen, el retorno de los vehículos a sus países de origen al menos cada dos meses, así como que se obligue a que los conductores realicen el descanso semanal cada dos semanas fuera del vehículo. “Resulta inexplicable que en uno de los momentos más difíciles por los que está pasando Europa, con una gravísima crisis sanitaria que afecta de manera trágica a todos los Estados miembros, y que ya comienza a desembocar también en una grave crisis económica, este grupo de países aprovechen la ocasión para dinamitar la aprobación del Paquete de Movilidad”, destacan desde Fenadismar.

Consideran que en circunstancias como las actuales, “sólo cabe reclamar una actuación conjunta y coordinada de todos los países de la UE, en colaboración con las instituciones europeas, para lograr crear un marco económico futuro que permita a todas las empresas europeas y a las de transporte en particular continuar con su actividad una vez finalice esta grave crisis sanitaria.”

“RESULTA INEXPLICABLE QUE EN UNO DE LOS MOMENTOS MÁS DIFÍCILES POR LOS QUE ESTÁ PASANDO EUROPA, ESTE GRUPO DE PAÍSES APROVECHEN LA OCASIÓN PARA DINAMITAR LA APROBACIÓN DEL PAQUETE DE MOVILIDAD”



LA FAMILIA VOLVO TRUCKS SE RENUEVA

EL FABRICANTE SUECO HA MOSTRADO SU NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES

HA PRESENTADO CUATRO NUEVOS VEHÍCULOS, FH, FH16, FM Y FMX, QUE INCORPORAN MÚLTIPLES NOVEDADES ENFOCADAS AL MEJORAR EL CONFORT DEL CONDUCTOR E INCREMENTAR LA SEGURIDAD Y LA PRODUCTIVIDAD

Los camiones de la familia Volvo Trucks están disponibles con numerosos modelos de cabina y pueden optimizarse para una amplia gama de aplicaciones. En los camiones de larga distancia, la cabina suele ser el segundo hogar del conductor. En los camiones de transporte regional, con frecuencia sirve de oficina móvil,

mientras que, en el sector de la construcción, los camiones constituyen herramientas de trabajo prácticas y robustas. Por lo tanto, la visibilidad, la comodidad, la ergonomía, el nivel de ruido, la maniobrabilidad y la seguridad han sido puntos clave a la hora de desarrollar todos los nuevos modelos de camiones.

El exterior del camión también se ha actualizado para reflejar las propiedades de los nuevos camiones y presentar un diseño atractivo.

NUEVAS CABINAS PARA FM Y FMX

Los nuevos Volvo FM y Volvo FMX tienen una cabina completamente nueva. Su volumen interior se ha aumentado hasta un metro cúbico, lo que proporciona una mayor comodidad y más espacio de trabajo. En la nueva cabina se han elevado los pilares A, lo que le aporta más espacio y más luz. También



incluye tecnología inteligente que sustenta el enfoque de Volvo de crear la oficina móvil para los conductores.

El volante está equipado con una función de columna de dirección ajustable, el selector de marchas I-Shift ahora es más fino y con diseño ergonómico, y la litera inferior de la cabina dormitorio se sitúa más arriba que antes, lo que ofrece mayor comodidad y da lugar a un espacio de almacenamiento adicional debajo (+40 litros).

La comodidad de la cabina se mejora aún más con el aislamiento reforzado que ayuda a aislar del frío, del calor y las molestias por el ruido.

El exterior de la generación Volvo FM presenta una nueva forma aerodinámica. Los faros delanteros en forma de V contribuyen a reducir la resistencia al viento. En el frontal, el logo de Volvo ha aumentado su tamaño y la rejilla delantera superior tiene un nuevo patrón de malla.

FMX

Además de las novedades en la cabina que comparte con hermano FM, el Volvo FMX ha incorporado diversas mejoras para ratificar su posición de privilegio

en el ámbito de la construcción: la suspensión neumática delantera se ha actualizado, con lo que se puede cargar en el eje delantero hasta 10 toneladas, o 20 toneladas en el caso de los dobles ejes delanteros, los ángulos de dirección se han incrementado, lo que se traduce en una mejor maniobrabilidad y un menor desgaste de los neumáticos, y se han rediseñado los escalones antideslizantes.

El nuevo Volvo FMX presenta la opción de mayor tonelaje en la gama de chasis de Volvo: un bogie de 38 toneladas que permite una masa máxima en combinación (MMC) de hasta 150 toneladas.

VOLVO FM Y VOLVO FMX TIENEN UNA CABINA COMPLETAMENTE NUEVA. SU VOLUMEN INTERIOR SE HA AUMENTADO HASTA UN METRO CÚBICO, LO QUE PROPORCIONA UNA MAYOR COMODIDAD Y MÁS ESPACIO DE TRABAJO



El exterior de la generación Volvo FM presenta una nueva forma aerodinámica. En el frontal, el logo de Volvo ha aumentado su tamaño y la rejilla delantera superior tiene un nuevo patrón de malla. Los faros delanteros en forma de V contribuyen a reducir la resistencia al viento.

AUMENTA LA DIGITALIZACIÓN

En estos cuatro nuevos camiones el área del conductor ahora presenta una interfaz completamente nueva para la información y la comunicación.

La pantalla de instrumentos de 12 pulgadas y totalmente digital facilita al conductor la elección de la información que necesite en cualquier momento. Una pantalla secundaria adicional de 9 pulgadas se encuentra al alcance del conductor con funciones de infoentretenimiento, información de transporte y supervisión de cámaras. Estas funciones se pueden controlar mediante los botones en el volante, el control de voz, o bien mediante la pantalla táctil y el panel de control de la misma pantalla. El nuevo FMX también está equipado con un nuevo panel de control de tracción que ayuda al conductor



- 1-2. En la nueva cabina se han elevado los pilares A, lo que le aporta hasta un metro cúbico adicional de espacio y más luz.
3. Desplazarse desde el asiento a la litera es más fácil que nunca con un nuevo selector de marchas I-Shift más fino y con diseño ergonómico.
4. Los nuevos espejos retrovisores y una cámara adicional en el lado del pasajero mejoran la visibilidad.

EL ÁREA DEL CONDUCTOR AHORA PRESENTA UNA INTERFAZ COMPLETAMENTE NUEVA. DISPONE DE UNA PANTALLA DE INSTRUMENTOS DE 12 PULGADAS Y TOTALMENTE DIGITAL Y OTRA SECUNDARIA DE 9 PULGADAS CON FUNCIONES DE INFOENTRETENIMIENTO



La pantalla de instrumentos de 12 pulgadas y totalmente digital facilita al conductor la elección de la información que necesite en cualquier momento. Una pantalla secundaria adicional de 9 pulgadas se encuentra al alcance del conductor con funciones de infotretreimiento, información de transporte y supervisión de cámaras.



En el FMX, la suspensión neumática delantera se ha actualizado, con lo que se puede cargar en el eje delantero hasta 10 toneladas, o 20 toneladas en el caso de los dobles ejes delanteros, y los ángulos de dirección se han incrementado.

a manejar fácil y rápidamente situaciones potencialmente peligrosas, tanto en carretera como en terrenos irregulares. El conductor puede obtener más tracción activando fácilmente los bloqueos de diferencial, girando un mando y viendo el estado de la tracción en la pantalla de instrumentos al mismo tiempo.

MÁS SEGURIDAD

La seguridad se ha mejorado aún más con funciones como los faros de luz larga adaptativa en el Volvo FH y el Volvo FH16, que deshabilitan automática-

mente segmentos concretos de la luz LED de carretera cuando el camión se acerca al tráfico que venga de frente o a otro vehículo por detrás.

Además se ha incorporado con un programador de velocidad adaptada (ACC) mejorado para velocidades de hasta 0 km/h y un programador de velocidad en pendientes descendentes que activa automáticamente los frenos de las ruedas cuando se necesita una fuerza de frenado adicional para mantener una velocidad de descenso constante.

El sistema de frenos controlado electrónicamente (EBS), que es un requisito previo para funciones de



El nuevo Volvo FH ha sido diseñado para facilitar al máximo el trabajo de los profesionales.



Los faros de luz larga adaptativa están disponibles para Volvo FH y el Volvo FH16. Deshabilitan automáticamente segmentos concretos de la luz LED de carretera cuando detecta que se aproxima un vehículo en sentido contrario.

LA SEGURIDAD SE HA MEJORADO AÚN MÁS CON FUNCIONES COMO LOS FAROS DE LUZ LARGA ADAPTATIVA EN EL VOLVO FH Y EL VOLVO FH16. OTRAS NOVEDADES EN ESTE CAMPO SON: EL PROGRAMADOR DE VELOCIDAD EN PENDIENTES DESCENDENTES, O UN PROGRAMADOR DE VELOCIDAD ADAPTADA (ACC) MEJORADO

seguridad como el Aviso de Colisión con Frenada de Emergencia y el Control Electrónico de Estabilidad, ahora se incluye de serie en el nuevo camión.

La Dirección Dinámica de Volvo, con los sistemas de seguridad de Asistencia para Permanencia en el Carril y Asistencia para la Estabilidad, también está disponible como opción. Al igual que el sistema de reconocimiento de señales viales y la cámara adicional en el lado del pasajero, que proporciona una vista complementaria del lateral del camión en la pantalla secundaria.

MOTORES: SE MANTIENE LA OFERTA

Los responsables de Volvo Trucks insisten en que no habrá una sola fuente de energía que aborde todos los problemas del cambio climático y por ello seguirán comercializando distintos tipos de líneas motrices simultáneamente para dar respuesta a todo tipo de aplicaciones.

En España, están disponibles el Volvo FH y el Volvo FM con el motor de GNL que funciona con gas natural licuado, cumple con la norma Euro 6 y ofrece un ahorro de combustible y un rendimiento al mismo nivel que los camiones diésel equivalentes de Volvo, pero con un impacto climático mucho menor.

El nuevo Volvo FH también puede estar propulsado con el motor diésel Euro 6 con el paquete I-Save, que permite obtener un importante ahorro de combustible y reducir las emisiones de CO2. En las operaciones de larga distancia, por ejemplo, el nuevo Volvo FH con I-Save combina el nuevo motor D13TC con un paquete de funciones y puede ofrecer un ahorro de combustible de hasta el 7 %.



El nuevo Volvo FH16 es la respuesta de la marca para operaciones de gran tonelaje y exigentes de larga distancia.



LA RED DE SERVICIO DE IVECO, SIEMPRE AL LADO DE LOS TRANSPORTISTAS

EL FABRICANTE ES CONSCIENTE DE LA IMPORTANCIA DE MANTENER LA CADENA DE ABASTECIMIENTO

LA MARCA MANTIENE A DISPOSICIÓN DE LOS PROFESIONALES LA TOTALIDAD DE CONCESIONARIOS Y TALLERES AUTORIZADOS UBICADOS EN TODAS LAS PROVINCIAS DE ESPAÑA, ASÍ COMO EL SERVICIO 24 H

Los técnicos y mecánicos de IVECO trabajan 24h para asegurar el mejor servicio a sus clientes, incluyendo la reparación por telediagnóstico para aquellos vehículos modelo S-WAY y la Nueva Daily, y así reparar dónde y cuándo sea necesario sin la necesidad de paralizar el vehículo en nuestra red oficial.

MÁXIMA SEGURIDAD SANITARIA

Además la Red, para mantener la seguridad de los trabajadores y clientes, y siguiendo las medidas de seguridad sanitarias dictadas por el Ministerio de Sanidad, ha reforzado las medidas de limpieza de las instalaciones y de higiene, informando de las pautas de actuación en todo momento. Asimismo, el servicio de los técnicos y mecánicos se ha dividido en turnos para garantizar la distancia de seguridad con zonas de separación franjeadas en rojo, utilizando guantes desechables, mascarillas, y chaleco. Por otro lado, antes de comenzar la reparación, se procede a la desinfección completa del vehículo, desde el cuadro salpicadero, hasta las fundas del asiento y el volante.

Para asegurar la estricta aplicación del protocolo sanitario, IVECO recomienda a los clientes pedir cita previa en su taller más cercano, siempre y cuando

no sea una urgencia, en cuyo caso los talleres atenderán su petición en la mayor brevedad posible. Para este tipo de reparaciones, IVECO le atenderá las 24h a través de su Servicio Assistance Non Stop.

CONTRIBUYENDO A LA LUCHA CONTRA EL COVID-19

La marca de vehículos comerciales de CNH Industrial ha puesto al servicio de la sociedad todos sus recursos disponibles para luchar contra el coronavirus. La fábrica de IVECO en Valladolid ha realizado una donación a la Junta de Castilla y León de material sanitario, entre los que se encuentran mascarillas y guantes, mientras que factoría IVECO Madrid ha aportado 250 mascarillas al Hospital de Henares. Asimismo, ambas fábricas sumarán su esfuerzo produciendo con impresoras 3D, máscaras protectoras homologadas, así como otro tipo de mascarillas y piezas para respiradores con el objetivo de contribuir con el material sanitario tan necesario en estos momentos.





BUEN CIERRE DE 2019 Y COMIENZO DE AÑO PARA MAN TRUCK & BUS IBERIA

LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE HAN PREMIADO A TRES VEHÍCULOS DEL FABRICANTE ALEMÁN

LAS MATRICULACIONES DE CAMIONES EN ESPAÑA DURANTE EL AÑO PASADO REGISTRARON UN COMPORTAMIENTO PLANO (+0,49%) Y MAN OBTUVO UNA CUOTA DE MERCADO GLOBAL DEL 13,1%, DESTACANDO SOBRE TODO EL LIDERAZGO ALCANZADO EN EL SEGMENTO DE OBRAS, CON UN ROTUNDO 39,2% DE CUOTA DE MERCADO, MÁS DE 16 PUNTOS POR ENCIMA DEL SEGUNDO EN LA TABLA

El año 2019 estuvo marcado por los excelentes resultados de consumo obtenidos por los motores D26 Euro 6d, tal y como certifican todos los clientes que los han probado y adquirido, pues reducen más del 8% los parámetros de sus predecesores. Esta misma gama de propulsores es la que se monta en la nueva generación de camiones, presentada al mundo en Bilbao en febrero, con la que MAN refuerza su intención de convertirse en el mejor socio de sus clientes, ofreciéndole servicios digitales para simplificar su negocio diario y conseguir que el vehículo esté siempre disponible en la carretera.

TGE: EN EL BUEN CAMINO

El segmento de furgonetas, computando solo entre 3 y 6 toneladas, que es donde tiene presencia la MAN TGE, también se mantuvo estable. MAN alcanzó una cuota de mercado del 1,4%, aunque a día de hoy, su participación ya supera el 2%, por lo que la progresión de su oferta en vehículos comerciales está siendo satisfactoria para la marca. Durante 2019 se produjo el lanzamiento de dos versiones que van completando la gama de TGE. Al furgón panelado se sumaron la MAN eTGE 100% eléctrica, cuyas primeras unidades están a punto de ser entregadas en nuestro país, y la Camper 4x4, modelo muy apreciado por los clientes premium de un segmento que, cada día, tiene mayor importancia en nuestro mercado.

MAN TOPUSED

En un mercado español global que redujo un 2% el número de transferencias de camiones, MAN recibió un año más la confianza de sus clientes, elevando su cuota de mercado un 3,4%. La diversidad de la oferta, la amplia exposición de unidades en los MAN TopUsed Centers y Corners, la mejora continua de la página web específica, las campañas especializadas o la flexibilidad en financiación son solo algunas de las razones de los buenos resultados obtenidos.



DIGITAL SERVICES

La digitalización es uno de los pilares básicos del desarrollo de MAN en el presente y, por supuesto, en el futuro más inmediato, una clara apuesta de la compañía por optimizar la disponibilidad de toda su flota de vehículos, mejorar los beneficios de sus clientes y, además, simplificar el día a día del negocio. Actualmente, el 51,5% de los vehículos que tienen instalada la RIO Box ya están conectados, de los cuales el 94% tiene activado MAN ServiceCare, servicio gratuito de mantenimiento proactivo por parte del taller seleccionado. A esto se suman, entre otras ofertas ampliadas de servicios digitales, las nuevas funcionalidades incluidas en la MAN DriverApp, desde la que el conductor puede, entre otras muchas cosas, realizar una inspección previa del vehículo, elaborar informes de daños y llevar un estricto control de los tiempos de conducción.

POST-VENTA: LA RED SIGUE CRECIENDO

Una de las Áreas de Negocio que mejores resultados viene presentando en los últimos ejercicios es la de Post-Venta, y 2019 no fue una excepción.

La facturación de recambios se incrementó un 6,8%, la facturación de mano de obra incluso un poco más (+7,3%) y el número de vehículos con un contrato de mantenimiento y reparación creció un 11%.

La red está compuesta por un total de 70 puntos oficiales, 12 MAN Truck & Bus Centers y 58 MAN Truck & Bus Services. Durante 2019 se produjeron tres nuevas aperturas (Rubio Rodrigo en Ciudad Real, Eurocam en Burgos y Sernauto en Alcorcón, Madrid). Están previstas dos más, en Huelva y Huesca, para este ejercicio.

FINANCIERA: MÁS DE 2.000 CONTRATOS NUEVOS

La cartera de vehículos de MAN Financial Services era, a cierre de 2019, de 6.479, creciendo (6.129 en 2018). Del mismo modo, el volumen total de las operaciones ha pasado de 377 a 384 millones de euros, lo que significa un año positivo para la financiera de marca. En 2019, además, se superó por primera vez en la historia la cifra de 2.000 contratos nuevos.



“EN ESTOS MOMENTOS NO ES POSIBLE HACER NINGÚN TIPO DE PREVISIÓN SOBRE LAS CIFRAS DE 2020 DEBIDO A LA INCERTIDUMBRE ACTUAL. AÚN SE DESCONOCE LA DIMENSIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO QUE ESTÁ CAUSANDO EL CORONAVIRUS”, EXPLICAN LOS RESPONSABLES DE LA MARCA

APOYANDO A LOS TRANSPORTISTAS



Desde que el coronavirus hizo acto de presencia, la Red Oficial de Servicio de MAN ha querido apoyar a los profesionales del transporte de mercancías por carretera. La práctica totalidad de su red oficial de asistencia, compuesta en España por 70 puntos, ha estado trabajando para dar el mejor servicio a sus clientes y contribuir a mantener en marcha la cadena de suministro del transporte de mercancías.

Por supuesto el servicio MAN Mobile24, de asistencia en carretera, también ha seguido atendiendo a los clientes.

TRIPLE RECONOCIMIENTO DE LOS PROFESIONALES



MAN ha iniciado el año con un rotundo éxito en los Premios Nacionales del Transporte. Los profesionales les han otorgado tres distinciones: el nuevo MAN Lion's City E resultó elegido como el 'Autobús del Año en España', el Neoplan Skyliner recibió el reconocimiento como 'Autocar del Año en España', y la furgoneta MAN eTGE fue designada como 'Vehículo Industrial Ligero del Año en España'



RENAULT TRUCKS MEJORA LA PRODUCTIVIDAD LEYENDO EL FUTURO

START & DRIVE EXCELLENCE PREDICT PERMITE REDUCIR EL TIEMPO DE INMOVILIZACIÓN

DESPUÉS DE RECABAR DATOS REALES EN DOCES PAÍSES DURANTE CASI TRES AÑOS, EL FABRICANTE FRANCÉS HA PRESENTADO UNA SOLUCIÓN QUE PERMITE ANTICIPARSE Y MAXIMIZAR LA DISPONIBILIDAD DE LOS VEHÍCULOS, CONSIGUIENDO MEJORAR LA PRODUCTIVIDAD DE SUS CLIENTES

El contrato predictivo de Renault Trucks es capaz de anticiparse y actuar antes de que ocurra una avería y de este modo ofrecer un mejor servicio al poder garantizar la movilidad constante de la flota de vehículos. Tras varios años de trabajo previo analizando información, la marca francesa lanza su contrato: Start & Drive Excellence Predict, que proporciona un servicio predictivo, que permite reducir notablemente el tiempo de inmovilización. Esta solución se

basa en una gestión analítica del plan de mantenimiento y en el estudio y diagnóstico de los datos técnicos del vehículo, recopilados en tiempo real gracias a la conectividad.

PLANIFICACIÓN ESPECÍFICA

El distribuidor o punto de servicio se encarga de la planificación, el seguimiento administrativo y el control de las operaciones de mantenimiento necesarias, con el objetivo de ofrecer la mayor tranquilidad posible al cliente y una reducción inmediata de los costes.

Con el nuevo contrato predictivo, gracias a la conectividad y a la comunicación temática en tiempo real de inputs como: la información sobre el kilometraje, las horas de funcionamiento del motor y el consumo de carburante, la planificación de las operaciones es más detallada y específica de cada vehículo y se reajusta automáticamente con una frecuencia semanal.

SEGUIMIENTO DE LAS PIEZAS DE DESGASTE

El contrato predictivo de Renault Trucks actúa con mayor precisión. Los datos relativos al desgaste real de las piezas más importantes del camión (pastillas de freno, discos de embrague, batería, filtro del APM)

son analizados de forma continua por una plataforma de control de datos ubicada en Gante (Bélgica) y se transmiten al concesionario cada tres días.

De esta forma si se constata un desgaste anormal o prematuro de un componente, el distribuidor o punto de servicio se pone en contacto inmediatamente con el cliente; siendo posible realizar la operación en cualquier taller oficial de la marca, a nivel europeo.

El concesionario verificará previamente si en el plan de mantenimiento personalizado hay programadas otras operaciones en breve, para optimizar el tiempo de inmovilización del camión en el taller.

PARA LAS GAMAS T, C Y K

El contrato Predict forma parte de una completa oferta de contratos de mantenimiento de Renault

TRAS UNA FASE PILOTO DE UN AÑO EN FRANCIA Y EN LA REPUBLICA CHECA, RENAULT TRUCKS HA EXTENDIDO EL PROYECTO EN 2019 A 12 PAÍSES EUROPEOS. ACTUALMENTE UN TOTAL DE 10.000 VEHÍCULOS CUENTAN CON UN CONTRATO START & DRIVE EXCELLENCE PREDICT

Trucks: Start & Drive Reference, Start & Drive Performance, Start & Drive Excellence y Start & Drive Endurance, para vehículos pesados de más de cinco años o ligeros de más de dos. La oferta de contrato predictivo está disponible actualmente para los vehículos de la Gama T. A lo largo del año 2020 se incluirá también el segmento de construcción: Gammas C y K.

RENAULT TRUCKS MANTIENE SU POSICIÓN EN EL MERCADO EUROPEO

El fabricante francés comercializó 54.098 vehículos en todo el mundo en 2019 y mantuvo estable su cuota en el mercado de camiones en Europa (8,5%). En total matriculó 35.950 unidades de las gamas media y pesadas y 18.148 vehículos comerciales. Francia continua siendo su principal mercado (24.621 unidades / +2%).

RÉCORD EN RESULTADOS DE VEHÍCULOS USADOS

En 2019, la facturación de 9.442 vehículos usados ha supuesto un incremento del 11% en este segmento. Un total de 23 puntos de la red de distribución y servicio ha recibido la certificación de centro "Used Trucks by Renault Trucks". Esta denominación garantiza unos rigurosos estándares, que implican la selección y preparación minuciosa de vehículos para los clientes, así como la atención totalmente personalizada y una amplia gama de camiones y servicios. El objetivo de la marca es conseguir un total de 70 puntos en 2020.

A pesar de la disminución en la actividad de transporte, Renault Trucks registró un sólido crecimiento del 3% en las ventas de piezas de recambio en 2019. La cartera de vehículos con contratos de mantenimiento de más de 3 años, creció un 13%, con un total de más de 35.000 vehículos con este tipo de soluciones incorporadas a sus operaciones.



APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD

El periodo 2019 marcó el lanzamiento de la Gama Z.E. de camiones 100% eléctricos. Pioneros en el desarrollo de la tecnología eléctrica -con pruebas reales con clientes desde hace más de 10 años- con estos nuevos modelos, Renault Trucks ofrece una gama más amplia del mercado de 3,1 a 26 toneladas. El año 2020 marca el inicio de la producción en serie de camiones eléctricos Renault Trucks en la planta del fabricante en Blainville-sur-Orne. En los próximos cuatro años, Renault Trucks tiene como objetivo invertir 150 millones de euros adicionales en movilidad eléctrica. El fabricante estima que los vehículos eléctricos representarán el 10% de su volumen de ventas para 2025.





MERCEDES-BENZ PLANTA CARA AL COVID-19

LA MARCA SIGUE TRABAJANDO INTENSAMENTE PARA DAR SERVICIO A SUS CLIENTES

MERCEDES-BENZ ESPAÑA HA GARANTIZADO EL SERVICIO A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DESDE QUE SE DECRETÓ EL ESTADO DE ALARMA Y HA REALIZADO VARIAS COLABORACIONES CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Aunque su red de concesionarios oficiales permanecerá cerrada hasta que las autoridades permitan su apertura, la red de Talleres presta servicio a los profesionales que lo necesitan. Su servicio de atención en carretera S24h ha estado funcionando y continúa funcionando con total normalidad.

ACCIONES SOLIDARIAS

La compañía ha cedido furgonetas de su flota desde sus centros en Vitoria, Madrid, Alcobendas y Azuqueca de Henares a distintos organismos públicos locales para el traslado tanto de material como de personal sanitario. Adicionalmente se ha entregado toda la ropa descatalogada de la boutique de Mercedes-Benz disponible en el almacén de Miralcampo para su distribución directamente por el SAMUR a personas necesitadas en centros de atención médica, así como diverso mate-



rial de protección EPI del que habitualmente utilizan en el proceso de pintura de la fábrica de Vitoria al Servicio Vasco de Salud – Osakidetza.

Asimismo 45 empleados de la planta de Vitoria han realizado un curso especial de conducción y protección, organizándose por turnos para que los vehículos cedidos puedan circular durante todo el día. Otro grupo de trabajadores están confeccionando viseras de protección sanitaria con las máquinas de impresión 3D de la fábrica.

LAS FACTORÍAS DE DAIMLER TRUCKS RETOMARÁN LA PRODUCCIÓN

El fabricante ha expresado su intención de comenzar a producir vehículos de forma gradual en sus plantas de camiones en Alemania

(Mercedes-Benz) y Portugal (Fuso) desde el 20 de abril. Para proteger a los empleados, la compañía ha tomado todas las medidas necesarias y además se han añadido, de acuerdo con el Comité de Empresa, un importante paquete de medidas suplementarias de limpieza e higiene y nuevas regulaciones en el comportamiento laboral.





ARA VINC CONFÍA EN LA MERCEDES-BENZ eVITO

LA EMPRESA DE MENSAJERÍA URGENTE HA INCORPORADO ESTA FURGONETA 100% ELÉCTRICA

ARA VINC, EMPRESA PARTNER DE AMAZON, HA ADQUIRIDO ONCE UNIDADES QUE HARÁN POSIBLE UNA DISTRIBUCIÓN DE PAQUETERÍA MÁS SOSTENIBLE EN ÁREAS METROPOLITANAS

Para Pedro Cabello, Country Manager de Última Milla de Ara Vinc, “con esta adquisición damos un paso adelante en la optimización de nuestra flota y en nuestro objetivo de reducir al máximo nuestras emisiones, posicionándonos como empresa de transporte de paquetería que apoya e impulsa el desarrollo de la movilidad sostenible y libre de emisiones directas”.

Autolica Industriales ha realizado esta operación: “nos consolida como partner estratégico para las agencias de transporte y ahora también para todas aquellas que quieran reducir sus emisiones y adaptarse a los nuevos requerimientos urbanos de las grandes ciudades”, apunta Gonzalo Sanchís, gerente de Autolica Industriales.

A LA MEDIDA DE LA CIUDAD

La e-Vito resulta un gran aliado para las empresas de transporte urbano, no sólo por su gran capacidad de carga útil de 1.015 kg, sino porque se trata de un vehículo de emisiones de 0 g/km CO2. Un aspecto diferencial, teniendo en cuenta las restricciones de circulación a las que se enfrentan las grandes ciudades con la implantación de nuevas políticas para reducir la contaminación atmosférica.

Esta nueva generación, con motor eléctrico de 85 kW (116 CV) de potencia máxima, cuenta con una autonomía de unos 150 km y una batería útil de 35 kWh. La carga de la batería se puede realizar en 6 horas aproximadamente, con una intensidad de hasta 7,4 kW y se puede realizar en cualquier ocasión, y es que no es necesario esperar a que la batería se agote por completo, puede estar a cualquier nivel de carga.

Además, con el objetivo de obtener más rentabilidad en la conducción y optimizar el consumo, la furgoneta dispone de 3 programas de conducción y 4 niveles de recuperación energética. En concreto, la recuperación permite recobrar energía al reducir la velocidad y durante la frenada o el descenso de pendientes, llegando a aumentar en un 10% la autonomía del furgón.

CONECTIVIDAD = MÁXIMA RENTABILIDAD



Enmarcada dentro de Mercedes PRO connect, la gestión digital eVan proporciona abundante información sobre la carga de las baterías, permitiendo la una optimización completa de la movilidad eléctrica, ya que recopila los datos de cada trayecto, como la velocidad, aceleración pausas, paradas, etc. Todo ello con el objetivo de crear un perfil de conducción del usuario para ayudarlo a aprovechar y rentabilizar al máximo las posibilidades del vehículo.



ROVA INCORPORA UN CAMIÓN DE RECOGIDA DE BASURA DAF CF ELECTRIC

TIENE UNA CONFIGURACIÓN 6X2 Y SU MMA ALCANZA LAS 28 TONELADAS

EL VEHÍCULO DISPONE TANTO DE LA CADENA CINEMÁTICA COMO DE UNA CARROCERÍA DE RECOGIDA DE BASURAS TOTALMENTE ELÉCTRICA, AMBOS DE VDL, GENERANDO 0 EMISIONES. TRABAJARÁ EN LA CIUDAD HOLANDESA DE ZWOLLE

Este vehículo de 3 ejes tiene una carga útil elevada (MMA de hasta 28 toneladas) y, gracias a un eje arrastrado dirigido, presenta una excelente maniobrabilidad, lo que supone una ventaja para vehículos de recogida de basura que circulan por áreas urbanas pobladas.

RECARGAR HASTA EL 80% DE LA CAPACIDAD DE LA BATERÍA EN SOLO 30 MINUTOS
La cadena cinemática con tecnología E-power de VDL del camión de recogida de basura DAF CF Electric 6x2 ofrece una potencia de 210 kW y un par de 2000 Nm, al igual que la unidad tractora CF Electric. La cadena cinemática funciona gracias a una batería con una energía (bruta) de 170 kWh, un valor suficiente para los recorridos habituales de recogida de basura. Los camiones de recogida de basura normalmente vuelven al depósito cada pocas horas para descargar, mientras que los camiones DAF CF Electric pueden recargar hasta el 80 % de la capacidad de la batería en solo 30 minutos.

"TAN BUENOS RESULTADOS COMO CON UN CAMIÓN CONVENCIONAL"
"Para ROVA, la facilidad de uso del camión de recogida de basura DAF CF Electric es fundamental", comenta Marco van Lente, director general. "El DAF CF Electric es tan bueno y fácil de manejar como cualquier camión de energía convencional y realmente consideramos que es importante tomar parte desde el principio en la transición energética, ya que cada vez escasean más los recursos naturales. El

uso de vehículos que generan pocas emisiones se incluye en nuestro plan de sostenibilidad". Desde finales de 2018, cadenas de supermercados y empresas de transporte neerlandesas y alemanas líderes usan vehículos tractores DAF CF Electric 4x2 para trabajar en núcleos urbanos.

LEYLAND ALCANZA LOS 10.000 CAMIONES DAF CON CARROCERÍA PREINSTALADA

La línea de producción específica para este tipo de vehículos en su planta de Reino Unido ha llegado a esta emblemática cifra. El programa de carrocerías de Paccar, que nació en 2007, está disponible para los chasis rígidos 4x2 de los modelos DAF LF y CF. Incluye el diseño, la fabricación y la instalación de carrocerías premium de tipo furgón, Aerobody o con lateral de lona. El camión número 10.000 es un DAF LF 180 de 12 toneladas con lateral de lona, adquirido por la empresa de transporte Hallam Express, situada en la localidad británica de Sheffield.





LOS FRIGORÍFICOS SE ESTABILIZAN

LAS MATRICULACIONES SE MANTUVIERON EN LA MISMA LÍNEA QUE EN 2018

DURANTE EL PASADO EJERCICIO SE VENDIERON EN NUESTRO PAÍS 3.629 SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES FRIGORÍFICOS (-0,87%)

El peso de los Frigoríficos en el mercado español creció hasta el 29,05% (un punto y medio más que en 2018) durante el pasado ejercicio, pero las Lonas mantuvieron su posición como el tipo más vendido en España (4.153 unidades / 33,25% de cuota de mercado). Seis de cada diez semirremolques vendidos en España fueron un Frigo o una Lona.

DESCIENDEN LAS VENTAS

Durante los tres primeros meses de este año las ventas de Frigoríficos en nuestro país han descendido un 23,6% respecto a los datos de 2019 (696 matriculadas). Schmitz Cargobull y SOR Ibérica, con cuotas de mercado por encima del 20%, y Lecitrailer, que casi duplica su participación en este segmento, han comercializado casi el 70% de los 'frigos' en el periodo enero-marzo.

¿CÓMO SERÁ EL AÑO?

"Nos hemos encontrado de repente con la llegada del Covid-19 que ha hecho que a día de hoy hayamos en-

trado en un escenario de incertidumbre total en el que cualquier previsión que hayamos hecho, ha dejado de tener sentido", señala Antonio Pérez de Lecitrailer. Comparte un punto de vista similar José Gorri de SOR Ibérica: "hablar de expectativas en estos momentos se hace muy complicado. Debemos estar preparados para ajustarnos con flexibilidad a lo que la situación requiera de nosotros."

Desde Schmitz Cargobull ponen un punto de optimismo dentro de este contexto tan complejo. "Creemos que el sector de frigo se verá menos afectado por la crisis del COVID-19 que otros segmentos del transporte", expone Miguel Iglesias.

SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES FRIGORÍFICOS (ENERO-MARZO 2020)

Fabricante	Unidades	Cuota
SCHMITZ CARGOBULL	168	24.14%
SOR IBÉRICA	164	23.56%
LECITRAILER	137	19.68%
INDETRUCK	71	10.20%
KRONE	45	6.47%



“ESPERAMOS QUE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES DÉ RESPUESTA A TODAS LAS DEMANDAS HISTÓRICAS”

JOSÉ MARÍA ARNEADO, PRESIDENTE DE ATFRIE

EL MÁXIMO RESPONSABLE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE BAJO TEMPERATURA DIRIGIDA ANALIZA LA SITUACIÓN DE ESTA ESPECIALIDAD QUE JUEGA UN PAPEL CLAVE EN LA CRISIS DE CAUSADA POR LA PROPAGACIÓN DEL COVID-19

“MUCHAS EMPRESAS NO VAN A LEVANTAR CABEZA TRAS ESTA CRISIS”

Cómo arrancó la campaña para el transporte frigorífico?

Hace años que las campañas no son lo que fueron. Ya no hay grandes curvas de demanda. Nosotros también tenemos un “aplanamiento de la curva”. Aunque no se ha llegado a desestacionalizar el sector, que sería la consecuencia esperable y deseable de todo aplanamiento. Este año, además, tenemos que sumar las desgraciadas consecuencias para nuestro sector de las DANAs y borrascas que ha sufrido nuestro campo. El agricultor, con mucho esfuerzo, no hay que negarlo, ha conquistado algún beneficio. Por ejemplo, los seguros agrarios combinados, que compensan en cierta medida la pérdida de las cosechas, pero a los transportistas que estábamos esperando esas frutas y verduras para transportarlas, ¿quién nos compensa por la pérdida del trabajo?. Nos merecemos las mismas medidas de garantía para paliar nuestra sangría. Quizá debamos tomar nota de las acciones de los agricultores y ganaderos.

¿Qué ha supuesto para esta especialidad la crisis causada por la propagación del coronavirus?

A nuestro sector frigorífico, la crisis sanitaria le ha afectado de manera distinta a otros subsectores del transporte. Nosotros, aunque hayamos disminuido y mucho nuestra facturación, no hemos “hibernado”, como pueden haberlo hecho otros, porque la gente no ha dejado de comer. Hay menos consumo, pero el consumo doméstico sí se mantiene. Aunque esto no es siempre una bendición. Las consecuencias que sufrimos, junto con la disminución de envíos, son las de la descompensación de tránsitos. Los retornos se resienten y se ocasiona una pérdida de rentabilidad, que a menudo significa que trabajemos a pérdidas, con lo que no hibernar se convierte, con frecuencia, en una solución peor que la hibernación. No se puede pagar por trabajar, y eso es lo que nos está ocurriendo. A ello le hemos de sumar las consecuencias negativas generales de la crisis (falta de servicios para conductores, proliferación de requisitos administrativos, desorden normativo en Europa, etc.). Ante esta situación sufriremos muchas

bajas. Muchas empresas no van a levantar cabeza tras esta crisis. Pero hemos de estar ahí porque nuestra sociedad lo demanda y ahí estamos.

¿Cómo esperan que evolucione la campaña?

No esperamos mucho ya de la evolución de la campaña. Suponiendo que salgamos pronto de esta situación, como todos esperamos, la previsión es que entremos en una recesión económica con, tal y como algunos auguran, una pérdida del 8% del PIB. Ello comportará, cuanto menos, una prolongación de la situación que describíamos antes de descenso en los servicios y descompensación de tránsitos, si no otras peores. Y ello suponiendo que salgamos pronto de esta situación de crisis sanitaria.

¿Qué retos deberán abordar las empresas de transporte frigorífico a medio/largo plazo?

El principal reto que deben afrontar las empresas a nivel individual es el de la dimensión. No se puede mantener la actual dimensión de las empresas en España, donde los más grandes cuentan con escasos centenares de vehículos. Las empresas con más de un millar de vehículos suelen ser foráneas, tengan su centro de negocios aquí o no. Debemos tender a un dimensionamiento de nuestras empresas acorde con Europa, sin perder el bagaje de nuestras pequeñas y medianas empresas. Existen soluciones jurídicas para ello, aunque no vamos a proponerlas nosotros. Una dimensión adecuada solucionaría muchísimos de los problemas que atenazan a las empresas (falta de capacidad negociadora con clientes y proveedores, costos elevados de los insumos, escasa repercusión política y social...)

A nivel colectivo, el principal reto del transporte frigorífico es la consecución de unas mismas reglas del juego para todos: el convenio único estatal para el transporte frigorífico. Nuestro sector es profundamente homogéneo internamente y profundamente heterogéneo respecto a otros subsectores del transporte.

¿Qué medidas debería activar el Gobierno para apoyar al transporte por carretera en esta coyuntura?

No estaría mal que el Gobierno encontrara algún mecanismo para paliar las pérdidas de la disminución de la actividad y la descompensación de tránsitos de la que hablábamos, pero lo que no debería demorarse más, porque son reivindicaciones que urgían antes de la crisis del COVID19, son los doce puntos que le fueron planteados por el Comité

“NO DEBERÍAN DEMORARSE MÁS LAS REIVINDICACIONES DEL SECTOR QUE URGÍAN ANTES DE LA CRISIS DEL COVID-19”

“DEBEMOS TENDER A UN DIMENSIONAMIENTO DE NUESTRAS EMPRESAS ACORDE CON EUROPA, SIN PERDER EL BAGAJE DE NUESTRAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS. EXISTEN SOLUCIONES JURÍDICAS PARA ELLO”

Nacional de Transporte el año pasado, propuestos a instancias de ATFRIE y consensuados con el resto de organizaciones del Comité.

Los transportistas han realizado una labor ‘heroica’ durante estas semanas, ¿considera que este papel puede suponer un punto de inflexión para que el transporte reciba el reconocimiento que merece?

Nosotros nos hemos limitado a cumplir con nuestro deber. No lo hemos hecho ahora, lo hemos hecho siempre. El punto de inflexión debe encontrarse no en la consideración de nuestras heroicidades, sino en la comprensión diaria de la importancia de lo que se queda detrás de los “escaparates”. Solo cuando sepamos ir más allá de lo inmediato reconoceremos que todos, hasta los de los camiones, merecemos reconocimiento.

“NO SE PUEDE PAGAR POR TRABAJAR, Y ESO ES LO QUE NOS ESTÁ OCURRIENDO”

¿El ministerio de Transportes se planteará dar respuesta a algunas de esas demandas históricas del sector (carga/descarga...) o cree que todo seguirá igual?

Nosotros esperamos una de estas dos cosas: o que el ministerio de transportes dé respuesta, no a alguna, sino a todas las demandas históricas, o que el sector en su conjunto sepa darle la respuesta proporcionada a esa falta de respuesta.

Posiblemente la mejor noticia del año para ATFRIE ha sido la sentencia de la Audiencia Nacional, ¿cómo se queda el cuerpo después un proceso tan largo? ¿Qué supondrá esta sentencia?

Todavía no podemos celebrarlo plenamente, ya que no ha vencido el plazo para que la CNMC pueda impugnar la Sentencia. No obstante, el primer paso ya está dado. Esperemos cerrar el capítulo dentro de poco y poder cantar definitivamente victoria. Desgraciadamente, tras tantos años de lucha, siempre te quedan cicatrices, y el sinsabor de haber tenido que batallar contra un monstruo justiciero, siendo inocentes, como ha quedado acreditado, por la malevolencia de algún desalmado. Sin embargo, todo lo que no te mata te hace más fuerte.



“ESTA CRISIS SANITARIA HA SUPUESTO UN VARAPALO IMPORTANTE”

MANUEL PÉREZCARRO, SECRETARIO GENERAL DE CETM FRIGORÍFICOS

“AL INICIO DE LA CRISIS NO NOS SENTIMOS ESPECIALMENTE AFECTADOS, PERO, A MEDIDA QUE SE HA IDO PARALIZANDO EL COMERCIO Y LA INDUSTRIA, PRÁCTICAMENTE NOS HEMOS VISTO OBLIGADOS A REALIZAR RETORNOS EN VACÍO”

Cómo arrancó la campaña para el transporte frigorífico?

La campaña de transporte frigorífico internacional arrancó algo mejor que el año pasado, no solo por las toneladas transportadas, apreciándose un ligero incremento sobre el año anterior, si no por el incremento del número de operaciones que, hasta el inicio de la crisis sanitaria, estaba resultando significativamente mayor.

¿Qué ha supuesto para esta especialidad la crisis causada por la propagación del coronavirus? ¿Cuáles son los principales problemas afronta en estos momentos?

Ha supuesto un varapalo importante, aunque nada que ver con otros subsectores de transporte. La situación ha ido evolucionando a peor a medida que ha ido transcurriendo el tiempo. Al inicio de la crisis no nos sentimos especialmente afectados, pero, a medida que se ha ido paralizando el comercio y la industria, nuestro principal problema han sido los viajes de retorno, hasta prácticamente vernos obligados a realizar éstos en vacío por falta de mercancías. En algunos casos, sobre todo al principio, los clientes eran conscientes de ello y compensaban al transportista con algo más de precio, pero esta situación no se ha podido mantener por mucho tiempo, ya que el volumen de las exportaciones de productos hortofrutícolas también ha disminuido debido, fundamentalmente, al cierre de restaurantes y hoteles que son grandes demandantes de estos productos. Los daños se han podido paliar en algo gracias a la reducción del precio del gasóleo.

“PUEDE SER QUE PARA LA OPINIÓN PÚBLICA LOS TRANSPORTISTAS SEAN CONSIDERADOS UNOS HÉROES EN ESTOS MOMENTOS, PERO NUESTROS CLIENTES, SALVO EXCEPCIONES, NO HAN RESPONDIDO A NINGUNA DE NUESTRAS DEMANDAS”

¿Qué esperan que evolucione la campaña? ¿Qué retos deberán afrontar las empresas de transporte frigorífico a medio/largo plazo?

En estos momentos, hay producto, pero la demanda ha caído y cuando podamos superar la situación y se levante el estado de alarma, estaremos prácticamente en el verano y la campaña la habremos dado por terminada; así que las perspectivas no son demasiado buenas.

El principal problema al que se enfrenta el transporte frigorífico es que la demanda se va concentrando cada vez más y ya son unos pocos grupos de cadenas de distribución los que gestionan las compras y el transporte, mientras que el sector sigue estando muy atomizado con una feroz competencia, siendo muy débil su posición frente al cargador, lo que le perjudica enormemente a la hora de negociar las condiciones del transporte.

¿Qué medias debería activar el Gobierno para apoyar al transporte por carretera en esta coyuntura? El Gobierno debería diseñar, con carácter de urgencia, un plan de medidas en el ámbito financiero, la-

boral y tributario que permitieran a las empresas superar esta difícil situación. No se deben reducir las medidas al aplazamiento de impuestos o permisos retribuidos, estas medidas no sirven para nada. El trabajo que no se ha hecho no se va a recuperar y las pérdidas contabilizadas, no se van a poder compensar.

Los transportistas han realizado una labor ‘heroica’ durante estas semanas, ¿considera que este papel puede suponer un punto de inflexión para que el transporte reciba el reconocimiento que merece? ¿Habrá alguna ‘recompensa’ o cree que todo seguirá igual?

Puede ser que para la opinión pública los transportistas sean considerados unos héroes en estos momentos, pero nuestros clientes, salvo excepciones, no han respondido a ninguna de nuestras demandas, como por ejemplo dejar de cargar o descargar las mercancías transportadas por nuestros conductores, cuestión que ha sido recomendada incluso por la Comisión Europea. En este sentido soy pesimista y creo que las cosas seguirán igual, a no ser que desde el Gobierno se adopten las medidas que llevamos reclamando hace mucho tiempo.

“EL PRINCIPAL PROBLEMA AL QUE SE ENFRENTA EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO ES QUE LA DEMANDA SE VA CONCENTRANDO CADA VEZ MÁS, MIENTRAS QUE EL SECTOR SIGUE ESTANDO MUY ATOMIZADO Y CON UNA FERROZ COMPETENCIA. NUESTRA POSICIÓN ES MUY DÉBIL FRENTE AL CARGADOR”





“VAMOS A LANZAR AL MERCADO NUESTRA NUEVA GAMA DE FRIGORÍFICOS ESTE AÑO”

ANTONIO PÉREZ OLIVER, RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN FRÍO DE LECITRAILER

EL FABRICANTE ARAGONÉS ANTICIPA QUE EN LOS PRÓXIMOS MESES DARÁ A CONOCER UNA NUEVA FAMILIA DE VEHÍCULOS PARA ESTE SEGMENTO. “HEMOS CONSEGUIDO, SIN AUMENTAR LA TARA, DOTARLOS DE UNA MAYOR RESISTENCIA, Y AMPLIAMOS LA ANCHURA INTERIOR MANTENIENDO LOS MISMOS ESPESORES DE LATERALES”, ADELANTAN

Durante el pasado ejercicio las ventas de “Frigos” se mantuvieron estables, pero el 2020 se ha iniciado con datos negativos, ¿cómo prevén que evolucione el mercado de Frigoríficos en España durante los próximos meses? ¿Han estimado qué repercusión que puede tener la crisis del coronavirus en este segmento?

En 2019 las subidas y bajadas en el peso de la familia frigos fue constante. Comenzamos el año tras la bajada de mercado en 2018, que podría hacer prever que se mantendría esa tendencia. Sin embargo, el primer cuatrimestre de 2019 comenzó con crecimiento, aunque la situación que se invirtió a partir de mayo. Al final el mercado cerró cayendo menos de un punto respecto a 2018.

Si hablamos de 2020 y de Lecitrailer hasta la llegada del Covid-19 podemos afirmar que tras un inicio de año bueno para nuestra compañía en la fabricación y comercialización de vehículos frigoríficos en el que prácticamente hemos llegado al 20% de cuota en este segmento en el primer trimestre, creciendo a pesar de que el mercado ha decrecido, nos encontramos de repente con la llegada del Covid-19 que ha hecho que a día de hoy hayamos entrado en un escenario de incertidumbre total en el que cualquier previsión que hayamos hecho, ha dejado de tener sentido.

¿Qué objetivos se ha fijado Lecitrailer para este año en este segmento?

**“NUESTRA GAMA ES MUY AMPLIA,
PODEMOS OFRECER
PRÁCTICAMENTE CUALQUIER
MODELO DE SEMIRREMOLQUE O
REMOLQUE FRIGORÍFICO”**

El transporte de productos refrigerados continúa a pesar del coronavirus, pero es complicado atisbar cómo se va a comportar la demanda de estos vehículos. Nuestro objetivo y apuesta era continuar creciendo en el segmento con un producto de alto valor añadido.

¿Cuál es la clave para que seguir ganando protagonismo en un segmento tan competido como el de los Frigoríficos?

En Lecitrailer tenemos muy claro que el mercado busca frigoríficos fiables, resistentes y con bajos mantenimientos. Debido a esto, la construcción del frigorífico Lecitrailer está diseñada para cumplir con los clientes más exigentes. Tenemos que hablar de paneles de una pieza y la mejor tecnología para fabricarlos, de los componentes empleados, del menor coeficiente de frío que genera menos consumos y mejor durabilidad de los equipos de frío, de lo fácil y económico que resultan las reparaciones en caso de producirse, de la posibilidad de adaptarnos a las necesidades específicas de un transporte en el menor tiempo posible.... en resumen, fiable, resistente y con mejores costes de mantenimiento.

Desde la puesta en marcha de nuestra instalación de KTL (e-coating) podemos garantizar 10 años de garantía antiperforación por corrosión en el chasis de nuestros vehículos, además de un acabado excelente. El grado de satisfacción de los clientes ante esta mejora es considerable tanto en el mercado nacional como en exportación, ya que podemos hablar de un acabado Premium.

¿Qué gama de vehículos ofrecen para las empresas de transporte frigorífico en la actualidad? ¿Cuáles son sus puntos fuertes?

Nuestra gama es muy amplia, podemos ofrecer prácticamente cualquier modelo de semirremolque



o remolque frigorífico como son los vehículos preparados para grandes rutas en sus diferentes versiones, transporte de palets en general (frutas y verduras, carnes y pescados, congelados, etc.), furgón con doble piso o equipado con tabique separador o colchoneta para multi-temperatura.

También vehículos con paredes más estrechas para un transporte más específico como es el del transporte de carros, flores, etc., Para la industria farmacéutica aportamos la certificación Certicold Pharma de Cemafruid, la más exigente en la actualidad a nivel europeo, además de trenes de carretera, city trailers, megacamiones y por último toda una gran gama de frigoríficos ligeros comercializados por EGA Lecitrailer.

¿Qué novedades presentará Lecitrailer para este tipo de transporte durante los próximos meses?

Hace ya 8 años que empezamos la fabricación de vehículos completos en nuestra planta de Zaragoza y a día de hoy existen más de 6.000 semirremolques frigoríficos Lecitrailer circulando por las carreteras de Europa.

En 2020 vamos a lanzar al mercado nuestra nueva gama de frigoríficos, que continúa con la identidad de versiones anteriores con una imagen actualizada y moderna, habiendo conseguido, sin aumentar la tara, dotarlos de una mayor resistencia ganando a la vez, mayor anchura interior manteniendo los mismos espesores de laterales.



**“TRAS UN INICIO DE AÑO BUENO PARA NUESTRA
COMPAÑÍA EN LA FABRICACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE
VEHÍCULOS FRIGORÍFICOS, NOS ENCONTRAMOS DE
REPENTE CON LA LLEGADA DEL COVID-19 QUE HA HECHO
QUE A DÍA DE HOY HAYAMOS ENTRADO EN UN ESCENARIO
DE INCERTIDUMBRE TOTAL”**



“NUESTRO OBJETIVO ES CONTINUAR SIENDO LÍDERES DEL MERCADO”

MIGUEL IGLESIAS, DIRECTOR COMERCIAL DE SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA

“CREEMOS QUE EL SECTOR DE FRIGO SE VERÁ MENOS AFECTADO POR LA CRISIS DEL COVID-19 QUE OTROS SEGMENTOS DEL TRANSPORTE”

Durante el pasado ejercicio las ventas de “Frigos” se mantuvieron estables (-0,86%), pero el 2020 se ha iniciado con datos negativos, ¿cómo prevén que evolucione el mercado en España durante los próximos meses? ¿Han estimado qué repercusión puede tener la crisis del coronavirus en este segmento?

Creemos que el sector de frigo se verá menos afectado por la crisis del COVID-19 que otros segmentos del transporte. Aun así, preveemos una ligera caída de la demanda ya que al sector le pueden afectar otros factores como la falta de financiación, costes globales de explotación, y parada de una parte de la flota por escasez de retornos internacionales. Esta afectación puede ser progresiva de más a menos. Al tener en cuenta que la campaña del frío empieza a finales de septiembre o primeros de octubre, esperemos que la crisis del coronavirus ya haya pasado y el impacto sea el menor posible.

Durante el pasado ejercicio Schmitz Cargobull se mantuvo como el fabricante que más Frigoríficos comercializó, ¿cuál es la clave para seguir al frente de este segmento?

La calidad de la construcción con paneles Ferroplast de alta resistencia y certificado HACCP. Nuestro semi-remolque frigorífico S.KO COOL SMART aporta tanto la robustez de la construcción como los servicios de digitalización necesarios para la gestión de flota por parte de nuestros clientes. La apuesta clara por la fabricación de vehículos frigoríficos en nuestra planta española de Zaragoza supone una mayor cercanía a nuestros clientes.

¿Qué objetivos se ha fijado la compañía para este 2020 en España?

Esperamos que una vez haya pasado la pandemia del Coronavirus nos encontremos con un mercado más estable. El sector frigorífico español es eficiente y altamente profesional. Por tanto, capaz de competir con los operadores de otros países en Europa. Nuestro objetivo es continuar siendo líderes del mercado, posicionarnos como el fabricante referente del transporte frigorífico y seguir aportando valor añadido a nuestros clientes.



¿Qué gama de vehículos ofrecen para las empresas de transporte frigorífico en la actualidad? ¿Cuáles son sus puntos fuertes?

Como especialistas en la fabricación de semirremolques para transporte frigorífico, disponemos de una amplia gama de vehículos: Semirremolques frigoríficos para carga general a temperatura controlada, refrigerado o congelado, monotemperatura o multi-temperatura con certificación EN1242XL.

Entre la multitud de opciones, dentro de la distribución alimentaria, ofrecemos a nuestros clientes un vehículo más versátil, optimizado en peso con hasta tres cámaras de carga, incluso con elementos como el piso de aluminio MF5 de baja sonoridad, con certificación PIEK, y otras adaptaciones a mercados específicos.

Para el transporte en ferrocarril, HUCKEPACK, nos adaptamos a cualquier tipo de vagón y vía, con la codificación personalizada para cada trayecto de transporte.

En el transporte de carne colgada, tenemos diferentes sistemas de carga y acoplamientos para los diferentes centros de carga y almacenamiento. Y, en cuanto al transporte de flores y plantas, ofrecemos una mayor anchura interior de carga (2.490mm), fijación y manipulación de carros específicos para este transporte.

El cliente de Schmitz Cargobull dispone de un gran abanico de opciones y variantes de construcción modular; Doble Piso para optimizar las cargas, especificación para transporte de medicamentos y certificación PHARMA. Entre otros, con multitud de opcionales y personalización bajo pedido.

¿Qué novedades presentará Schmitz Cargobull para este tipo de transporte durante los próximos meses? Destacaría la nueva máquina de frío S.CU, que reduce el consumo (-10%), las emisiones, el peso (hasta 50 kg.). Además disminuye el ruido gracias al kit silenciador.

“ESTAMOS DESARROLLANDO UN NUEVO EQUIPO DE FRÍO ELÉCTRICO S.CUE QUE CONTRIBUYE A LA SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL”

EL “SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2020” TRIUNFA

Un jurado compuesto por más de un centenar de profesionales del transporte ha otorgado el premio ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año 2020’ al Schmitz Cargobull S.KO Cool Smart Executive Plus. “Está teniendo muy buena acogida. El sector del transporte se está volviendo cada vez más complejo y la necesidad de monitorizar los datos va en aumento. Por ello, en Schmitz Cargobull llevamos años trabajando hacia el camino de la digitalización”, destaca Miguel Iglesias. “Con la nueva generación de semirremolques frigoríficos, S.KO COOL SMART EXECUTIVE, rediseñada por completo, el cliente obtiene un producto de calidad digitalizado con todos los servicios.”



En concordancia con nuestra continua apuesta innovadora, estamos desarrollando un nuevo equipo de frío eléctrico S.CUE que contribuye a la sostenibilidad medioambiental.

Todos los semirremolques frigoríficos S.KO COOL SMART EXECUTIVE están equipados de serie con la nueva versión de telemática CTU-3. Ello engloba datos de EBS, posición y temperatura del remolque. Además, incluye 24 meses de transmisión de datos y el uso del portal donde los datos quedan almacenados durante 12 meses. Es aplicable a cualquier modelo.

Por tercer año consecutivo, tenemos la promoción especial, el Pack EXECUTIVE Plus para el semirremolque frigorífico. Ofrecemos, durante un periodo de tiempo concreto, el vehículo íntegramente fabricado por Schmitz Cargobull, furgón más equipo de frío, y un amplio abanico de servicios bajo una financiación excepcional.





“OFRECEMOS UNIDADES PERSONALIZADAS QUE CUMPLEN LAS EXPECTATIVAS Y NECESIDADES DE LOS CLIENTES”

JOSE GORRIZ, CEO DE SOR IBÉRICA

“EN ESTOS MOMENTOS DE CRISIS INÉDITA EN LA HISTORIA RECIENTE, ES MUY DIFÍCIL HACER VALORACIONES DE CÓMO VA A EVOLUCIONAR EL MERCADO”

Durante el pasado ejercicio las ventas de “Frigos” se mantuvieron estables (-0,86%), pero el 2020 se ha iniciado con datos negativos, ¿cómo prevén que evolucione el mercado de Frigoríficos en España durante los próximos meses? ¿Han estimado qué repercusión que puede tener la crisis del coronavirus en este segmento?

En España, el cierre de 2019 fue conforme a lo esperado con lo que no hubo sorpresas significativas en cuanto a vehículos matriculados.

La caída de operaciones en los últimos meses del año ha marcado las matriculaciones de estos primeros meses, con caídas significativas con respecto al año pasado.

En estos momentos de crisis inédita en la historia reciente, es muy difícil hacer valoraciones de cómo va a evolucionar el mercado.





“NUESTROS CLIENTES SABEN QUE ESTAREMOS A SU LADO Y SEREMOS CAPACES DE RESPONDER A SUS NECESIDADES”

¿Qué objetivos se han fijado para este 2020 en España?

La situación actual es ya difícil como consecuencia de las caídas que los mercados donde operamos están sufriendo en estos primeros meses del año. A esto debemos añadir la situación que el Covid 19 ha impuesto, y hablar de expectativas en estos momentos se hace muy complicado. Debemos estar preparados para ajustarnos con flexibilidad a lo que la situación requiera de nosotros. Y el Mundo está cambiando hoy cada día...

Nuestros clientes saben que estaremos a su lado y seremos capaces de responder a sus necesidades sin duda.

¿Qué gama de vehículos ofrecen para las empresas de transporte frigorífico en la actualidad? ¿Cuáles son sus puntos fuertes?

La estrategia que hemos mantenido es la de completar toda la gama de soluciones de transporte refrigerado de manera que podamos estar presentes en todos los sectores.

Ofrecer un producto de calidad a unos precios competitivos es la clave para seguir contando con la confianza de nuestros clientes.

Hemos incrementado la gama de productos al amparo de las necesidades de los diferentes mercados europeos. Esto nos da por otra parte la posibilidad de ofrecer en España soluciones que ya se aportan en otros países a problemas que ellos ya han sufrido con anterioridad: Cajas móviles para transporte combinado, Huckepack, etc etc

Nosotros, lo decimos siempre, nos enfocamos a ofrecer unidades personalizadas que cumplan las expectativas y necesidades operativas de nuestros clientes. Sin duda la tara es uno de los elementos a destacar en nuestras unidades y seguimos implementando mejoras en ese sentido. Unidades ligeras pero resistentes. Seguimos mejorando la resistencia y durabilidad de nuestras unidades de manera que podamos ofrecer ventajas competitivas a nuestros clientes vía mejoras en los costes de mantenimiento.

¿Qué novedades presentará SOR para este tipo de transporte durante los próximos meses?

Sin duda, uno de nuestros elementos diferenciales es la tara de nuestras unidades. Hemos trabajado muchos años investigando y probando prototipos que nos han puesto a la vanguardia en este punto. Tenemos una de las mejores taras del mercado, eso no lo decimos nosotros, lo dicen los hechos y seguimos trabajando en mejorarlo.



“UNO DE NUESTROS ELEMENTOS DIFERENCIALES ES LA TARA DE NUESTRAS UNIDADES. HEMOS TRABAJADO MUCHOS AÑOS INVESTIGANDO Y PROBANDO PROTOTIPOS QUE NOS HAN PUESTO A LA VANGUARDIA EN ESTE PUNTO”



JMB TE AYUDA A DESINFECTAR TU CAMIÓN

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUEDEN PLANTAR CARA AL CORONAVIRUS

LA COMPAÑÍA HA PARTICIPADO EN LA DESINFECCIÓN GRATUITA DE TODOS LOS VEHÍCULOS QUE PRESTAN SERVICIOS PÚBLICOS (AMBULANCIAS, COCHES DE POLICÍA, TAXIS, BOMBEROS...) EN EL APARCAMIENTO DEL HOSPITAL UNIVERSITARIO DE DONOSTIA

JMB, en colaboración con Cosemar Ozono, ha querido su granito de arena para minimizar el riesgo de todos los profesionales y sanitarios expuestos al contagio por el coronavirus. "En tan sólo 8 minutos transformamos el habitáculo del conductor y pacientes en un espacio saludable para las personas, eliminando de forma segura virus, hongos y bacterias en el interior de los vehículos", explican los responsables de JMB.

ASÍ FUNCIONA

El sistema SELF-SERVICE de desinfección que elimina virus, bacterias y hongos, tiene funcionamiento sencillo:

- 1) Aparcar el vehículo cerca de la máquina.
- 2) Cerrar ventanas y encender el aire acondicionado en recirculación (fundamental para desinfectar los conductos del aire)

3) Salir del vehículo (no puede haber personas dentro del vehículo durante el tratamiento)

4) Introducir la manguera por una de las ventanas: no hace falta introducir monedas. La máquina ya está programada.

5) Cuando termine la desinfección, esperar 5 minutos con las puertas del vehículo abiertas antes de entrar en el coche.

DESINFECCIÓN DE CAMIONES, AUTOBUSES Y AMBULANCIAS

JMB ofrece la posibilidad de desinfectar el interior y el exterior de camiones, autobuses, ambulancias, coches de policía y otras flotas de servicio público de un modo rápido, sostenible y sin la necesidad de utilizar productos químicos. Para cualquier duda o aclaración sobre sus sistemas de desinfección, puede llamar al 607400483.





LA UME TRABAJA CON EL RENAULT TRUCKS C520 8X4 MULTI-PRÓPOSITO

La polivalencia de estos camiones permite su empleo en diferentes funciones (quitanieves, contraincendios o carga general). Dada la situación ante la que nos encontramos, la Unidad Militar de Emergencias (UME) ha sabido implementar una misión especial: la desinfección masiva a través de la nebulización.

El Renault Trucks C520 8x4 multi-próposito fue concebido y diseñado especialmente -dentro del Plan Vital de La UME- para cumplir distintas funciones a lo largo del año. Este concepto de vehículos otorga la capacidad de adaptar el camión para cubrir las necesidades requeridas en cada periodo: quitanieves, contraincendios; a la vez que poder atender otro tipo de demanda puntual

de urgencia: carga general con contenedores, volquete, vehículo grúa. En el contexto actual de crisis sanitaria, es el momento de saber utilizar toda la tecnología y medios disponibles para ser lo más versátil posible. De esta forma, la UME ha comenzado a utilizar este vehículo, con una nueva función aplicada para proteger y mantener nuestra seguridad (Operación Balmis).

Para poner en marcha esta misión, se ha dispuesto un cañón productor de nieve, con una adaptación de los depósitos, que permite aumentar la capacidad de desinfección en las ciudades. De este modo, se consigue un recubrimiento más efectivo en grandes espacios, utilizando técnicas de nebulización.

SCANIA OFRECE FORMACIÓN ONLINE PARA CONDUCTORES

Con la intención de adaptarse a las necesidades de los clientes y seguir impartiendo los cursos de formación a conductores durante la epidemia del coronavirus, Scania ha decidido lanzar una plataforma de formación e-learning que será impartida por Scania Driver Training. Estas formaciones estarán destinadas a dos grandes áreas: por un lado, la conducción eficiente y segura, y por otro la entrega de vehículos. Estos cursos tienen como objetivo que el conductor pueda conocer mejor su vehículo, sacarle el máximo rendimiento, reducir el consumo de combustible, así como mantener el nivel de alerta y la atención en la carretera. Las formaciones online mantendrán una estructura similar a las presenciales y contarán con un tutor personalizado que impartirá el contenido teórico y casos prácticos, además se realizará seguimiento telefónico, evaluaciones y se entregará el certificado oficial de participación al final de la formación.

Durante el mes de abril, tanto la formación online de conducción eficiente y segura como la de entrega de vehículos tendrán un descuento de lanzamiento del 25%.



MAN TRUCK & BUS IBERIA PONE SU GRANITO DE ARENA PARA COMBATIR EL CORONAVIRUS

Una de las últimas acciones llevadas a cabo ha surgido en Sevilla, donde el MAN Truck & Bus Center de la capital hispalense ha cedido al Servicio de Asistencia Médica de Urgencias (SAMU), un furgón TGE para labores de ayuda.

“Les ofrecemos la ayuda que pudiéramos prestar, y por eso están disponiendo de la TGE para trasladar material sanitario a dos de los hoteles de la ciudad, que se están medicalizando para atender a más pacientes y aliviar así, un poco, la presión en los hospitales”, explica Ildelfonso Ruiz, delegado de Ventas de Furgonetas en la zona.



WTRANSNET FACILITA EL ACCESO A SU BOLSA DE CARGAS

En respuesta a la crisis del coronavirus, la bolsa de cargas Wtransnet aplicará un 15% de descuento en su contrato anual a las empresas de transporte y logística que se unan a su comunidad.

En condiciones normales, cada día se publican más de 200.000 ofertas de carga y camiones en la red de colaboración de Alpega, que incluye las bolsas de carga 123Cargo, Teleroute y Wtransnet. Sin embargo, la pandemia por COVID-19 ha llevado a un aumento drástico en el volumen de bienes requeridos por sectores como el de alimentación y el farmacéutico. Todo ello está poniendo a prueba la capacidad de respuesta del sector de transporte y logística, cuyo papel es clave para la gestión de esta crisis.

Por esta razón, la Bolsa de Cargas de Wtransnet, parte del Grupo Alpega, quiere ayudar a aliviar la situación ofreciendo un 15% de

descuento en su cuota anual a todas las empresas de transporte y logística que deseen unirse a su plataforma, hasta mediados de mayo. Todas las garantías de seguridad ofrecidas por Wtransnet, como su QAP al aceptar nuevos miembros o la Garantía de Cobro, permanecen vigentes, ya que el objetivo principal es continuar dando a la industria la mejor red de colaboración posible en un momento en que la cooperación entre las empresas es más necesaria que nunca.

Además, bajo la misma campaña de #EstamosJuntosEnEsto, Wtransnet pone a disposición del sector la página web temática con información de interés actualizada para el transportista durante la actual crisis, incluyendo contenidos como las áreas de servicio que permanecen abiertas, las restricciones en vigor o un buzón jurídico.



ONTURTLE SIGUE CUIDANDO A LOS PROFESIONALES

Desde que se decretó el estado de alarma, en la red de estaciones de servicio de OnTurtle se ha establecido un plan de choque frente a la crisis del coronavirus en una doble dirección: por un lado, proteger la seguridad de los empleados y clientes frente a posibles contagios; por el otro, mantener los servicios que garantizan a los conductores de camiones no solo el repostaje, sino también el avituallamiento, el confort y la seguridad durante su jornada de trabajo. En este sentido, además de prestar el autoservicio en su red de estaciones y de mantener, en la mayoría de los casos, la atención presencial al cliente con las medidas de seguridad, higiene y distancia social oportunas, ha seguido brindando otros servicios que facilitan el trabajo y el reposo de los transportistas, tales como ducha, lavandería, supermercado, cafetería o aparcamiento videovigilado. Asimismo, en muchos de los restaurantes de nuestra red de estaciones ofrecemos menús calientes para llevar.

SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA SIGUE AL LADO DE LOS TRANSPORTISTAS

Desde que se activó el estado de alarma, la compañía ha mantenido todas sus áreas están disponibles de 08:30 a 17:30 con el objetivo de atender pedidos y consultas a través de los números de teléfonos y email habituales. Además ha puesto en marcha la iniciativa “Ni un solo transportista sin comida”. El equipo situado en Figueruelas (Zaragoza) ha entregado una bolsa de alimentos de forma gratuita para hacer el camino de los transportistas más llevadero. Además, puso a su disposición el acceso a servicios, café y caldo caliente. “Es un momento duro y complicado para todos y solo juntos, ayudándonos y apoyándonos entre nosotros seremos capaces de vencer al virus”, explicó Jordi Romero, Director General de Schmitz Cargobull Ibérica.





LA RED DE CONCESIONARIOS DE FORD TRUCKS ESPAÑA MANTIENE LA ACTIVIDAD

La práctica totalidad de los concesionarios y puntos de atención de la marca del óvalo han mantenido su nivel de servicio durante el estado de alerta con el objetivo de dar apoyo y mantener el óptimo funcionamiento del sistema nacional de suministro de mercancías. Además de los servicios de taller habituales, todas las concesiones ofrecen atención 24 horas para emergencias en carretera, así como atención comercial no presencial, vía telefónica o por e-mail.

PREMIO PARA LA CAJA ALLISON SERIE 3414 REGIONAL HAUL

En reconocimiento a su innovación como caja de cambios más ligera, duradera y productiva de su tipo, la revista Heavy Duty Trucking la ha incluido entre los mejores 20 productos de 2020.

Según las opiniones de fabricantes de equipos originales y usuarios, existía la necesidad de que la fiabilidad, el rendimiento y la maniobrabilidad demostradas de las transmisiones completamente automáticas Allison Serie 3000 contasen con mayor capacidad de potencia. La potencia de la 3414 RHS es de hasta 410 cv, y su par motor, de unos 1450 Nm. Esta mayor potencia responde a la tendencia actual de las flotas de usar los camiones en ciclos de trabajo mixtos, que suelen ser rutas de distribución en ciudad, en un turno, y rutas regionales de transporte, en el otro.

La 3414 RHS ofrece un 8 % de ahorro en el consumo de combustible al aprovechar la tecnología xFE de Allison, y es una solución lista para usar en cualquier chasis que tenga una Allison Serie 3000: tiene la misma forma, engranaje, funciones y conexiones. La 3414 RHS cuenta con la garantía Allison de cinco años, 1.200.000 km, incluida grúa, sin exclusión de componentes. Estará disponible en el Freightliner M2 112 y en el Cascadia en la segunda mitad de 2020, y se prevén lanzamientos en otros fabricantes de equipos originales también durante 2020.



GRUPO HAM INCORPORA CAMIONES SCANIA

La empresa especializada en el transporte de productos inflamables y criogénicos ha adquirido once tractoras Scania R 410 propulsadas con gas natural licuado (GNL). Cumplen con la normativa ADR “y nos permite poner a disposición de nuestros conductores unos vehículos seguros y cómodos”, destacan los responsables de Grupo HAM. Toda su flota de vehículos se propulsa exclusivamente con GNL, un combustible “seguro, limpio y seguro, que nos permite reducir en un 15% la emisión de CO2, en un 35% la de óxidos de nitrógeno y en un 95% las partículas finas; dando lugar a una mayor calidad del aire.” Grupo HAM continuará ampliando y renovando su flota de vehículos propulsados por gas natural licuado.



La garantía del fabricante

5 años de garantía

COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN PARA VEHICULOS PESADOS

COLUMNAS CON CABLES O SIN CABLE SEGÚN SUS NECESIDADES

NUEVA GARANTIA DE 5 AÑOS SUJETA A CONDICIONES

INSTALACIÓN, ASISTENCIA TÉCNICA EN TODA LA PENINSULA MÁS ISLAS



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



ASÍ HA IMPACTADO EL CORONAVIRUS EN LAS MATRICULACIONES DE CAMIONES

Se han matriculado 5.105 camiones en el mercado español en el primer trimestre de 2020, un 15,1% menos que en el ejercicio anterior, según los datos de ANFC. En el mes de marzo, se matricularon 1.219 unidades, un 30,8% menos que en el mismo mes en 2019. En el periodo enero-marzo, se entregaron 3.147 tractoras (-16,8%) y 999 Rígidos >16 tn (-17,2%). También retrocedieron los VI Medios (763 / -7,1%) y los Ligeros (196 / -2%)



RETROCESO MODERADO DE LOS SEMIRREMOLQUES

En los tres primeros meses del año, se han matriculado 3.015 semirremolques en España, un 7,2% menos que en 2019. (790 unidades en marzo, un 4,36 % menos)

Las Lonas, con 263 matriculaciones, fueron el modelo más vendido en marzo y acumulan 893 matriculaciones en 2020 (-21,04%). Por su parte, los Frigoríficos tampoco han abandonado la tendencia negativa: 208 unidades el pasado mes y alcanzan las 696 en este ejercicio, un 28,86% menos que en 2019.

El resto de segmentos sí ha conseguido incrementar sus ventas en este primer trimestre: Furgones (347 / +186,41%), Portacontenedores (154 / +6,21%), y Cisternas (293 / +19,11%). La nota negativa la ponen los Basculantes, con 320 matriculaciones en periodo enero-marzo (-8,83%)

Lecitrailer ha comenzado el ejercicio en lo más alto (752 unidades), seguido por Schmitz Cargobull (485) y Krone (289).

EL CONGRESO DE LA CETM SE CELEBRARÁ EN OCTUBRE

Ante la declaración del estado de alarma, provocada por la evolución del coronavirus en nuestro país, y a raíz de las restricciones que de ésta se derivan, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ha tomado la decisión de retrasar las fechas de celebración del 18º Congreso Nacional de Empresarios de Transporte - Alicante 2020. El evento, previsto para los días 28, 29 y 30 de mayo, se celebrará **del 8 al 10 de octubre de 2020**.

“Somos absolutamente conscientes de que este Congreso es un evento de especial relevancia para el sector del transporte y la logística de mercancías, por lo que queremos asegurarnos de que nuestros congresistas, ponentes, patrocinadores y expositores puedan juntarse en un entorno seguro y en las condiciones más favorables para que este evento sea, una vez más, un éxito”, señalan desde la organización.



GREEN GAS MOBILITY SUMMIT, EN OTOÑO

Gasnam ha comunicado que su congreso anual, Green Gas Mobility Summit, que inicialmente estaba previsto para los días 1 y 2 de abril, se celebrará **los días 22 y 23 de septiembre en La Nave (Madrid)**.

Desde la asociación, lamentan “los inconvenientes que esta decisión pueda causar a todas las partes implicadas” y ratifican su compromiso en celebrar “un gran evento de calidad en el mes de septiembre, que esté a la altura de las ediciones anteriores.”



LA DGT PRORROGA LAS AUTORIZACIONES DE MEGACAMIONES Y TRANSPORTES ESPECIALES

A fin de facilitar y garantizar la libertad de circulación de mercancías para asegurar el adecuado suministro de bienes que permitan abastecer a los ciudadanos y empresas, la Instrucción 20/TV-108 de la DGT prorroga durante seis meses la vigencia de las actuales autorizaciones complementarias de circulación para los vehículos de transportes especiales y megacamiones que caduquen durante el estado de alarma.

Además se exime de solicitar nuevas autorizaciones complementarias de circulación para los vehículos de transportes especiales cuando ninguna de sus masas y dimensiones, incluida la carga que transporten, superen las 100 Toneladas de masa máxima de conjunto, cualquier valor de masa por eje, los 40 metros de largo, 4,70

metros de altura y 5 metros de anchura, cuando circulen por alguna de las carreteras o tramos de las mismas incluidas en el documento "Red de itinerarios del Ministerio de Transportes, para vehículos en régimen de transporte especial (grupo I del RGC) con ACC de categoría específica".

Asimismo se exime de solicitar nuevas autorizaciones complementarias de circulación para los vehículos de transporte euromodulares (megacamiones), siempre que circulen por cualquier autopista y autovía, así como los tramos imprescindibles de carretera convencional que precisen entre su lugar de carga o descarga y el acceso o salida más cercano a una autopista o autovía, siempre que la distancia a recorrer no supere los 50 kilómetros.

EL SIL 2020 SE MUEVE A SEPTIEMBRE

La organización se ha visto obligada a cambiar de fechas debido a la pandemia del Covid-19 que ha llevado a decretar el estado de alarma en España. Es por ello que el SIL 2020 se celebrará del 15 al 17 de septiembre en el pabellón 8 del recinto Montjuic-Plaza España de Fira de Barcelona. Igualmente la 4ª edición del eDelivery Barcelona Expo & Congress, la Feria Internacional de la Entrega, la Logística y la Última Milla en el eCommerce, también se pospone del 15 al 17 de septiembre y se celebrará en paralelo al SIL 2020.

El delegado especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona y Presidente del SIL, Pere Navarro, ha asegurado que esta decisión "obedece a una cuestión de responsabilidad. Somos conscientes que el SIL es la mayor feria del sector logístico del Mediterráneo y del Sur de Europa y debemos asegurarnos de que nuestros clientes puedan reunirse en un entorno seguro y en las condiciones más favorables para que fluyan los negocios, los contactos y el intercambio de conocimiento".

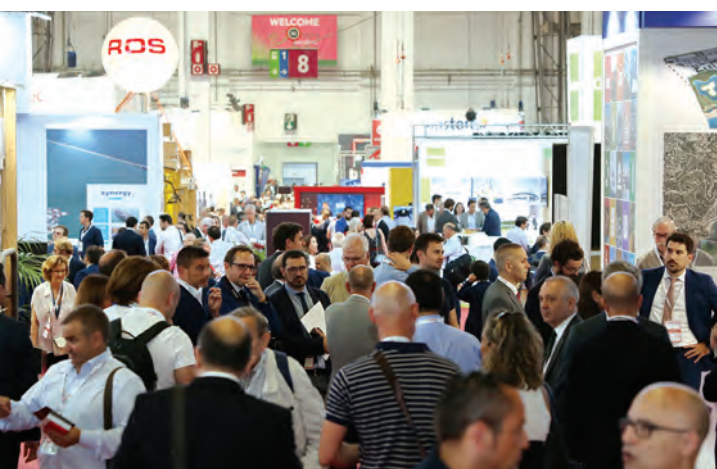


EL 20º FORO NACIONAL DEL TRANSPORTE SE APLAZA HASTA EL MES DE JULIO

Tras las medidas adoptadas en nuestro país en relación al COVID-19, el Congreso AECOC de Smart Distribution y el 20º Foro Nacional del Transporte aplazan su celebración, prevista para el 31 de marzo y el 1 de abril respectivamente, hasta los próximos 7 y 8 de julio.

Los puntos de encuentro de referencia para la logística y la distribución urbana mantendrán tanto su sede en el Marriot Auditorium Hotel de Madrid, como su programa de ponentes, con el objetivo de ofrecer las máximas facilidades a los asistentes y garantizar la propuesta de valor a los asistentes.

AECOC mantendrá la reserva de plaza para los inscritos que puedan acudir a la nueva cita y facilitará las gestiones de cancelación para aquellos a los que la nueva fecha no les permita participar en los encuentros.





¿SE PUEDE CONDUCIR CON LA TARJETA DEL TACÓGRAFO CADUCADA?

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha aprobado una Orden Ministerial, que establece medidas excepcionales y el procedimiento a seguir por parte de los titulares de las tarjetas de tacógrafo mientras no reciban la tarjeta renovada y dure la situación de estado de alarma.

Los conductores que tengan caducada la tarjeta desde el día 6 de marzo, y hayan presentado una solicitud de renovación (al menos 15 días antes del vencimiento), pero aun no dispongan de la nueva tarjeta podrán seguir conduciendo. Según contempla la nueva Orden Ministerial, deberán llevar en el vehículo las actividades impresas, la tarjeta caducada y un resguardo de la solicitud de renovación.

Esta medida se mantendrá durante 15 días hábiles posteriores a la fecha en la que finalice el estado de alarma o sus prórrogas.



AMPLIADA LA VIGENCIA DE LAS TARJETAS CAP

El Ministerio de Transportes publicó una Orden el pasado 19 de marzo por la que se prorroga la vigencia de las tarjetas CAP de conductores profesionales que hubieran vencido después del 1 de marzo, al menos 120 días más a contar desde la finalización del estado de alarma.

En consecuencia, una vez que se levante el estado de alarma las tarjetas CAP continuarán vigentes aproximadamente otros 4 meses para que los conductores dispongan de plazo suficiente para renovar su Certificado de Aptitud Profesional (CAP)

Dicha Orden tiene efectos en todo el ámbito nacional y asimismo se ha comunicado a la Comisión Europea.



PRORROGADA LA VALIDEZ DE PERMISOS Y AUTORIZACIONES ADR

Los 51 países firmantes del Acuerdo internacional sobre transporte de mercancías peligrosas ADR acuerdan armonizar la prórroga de los permisos y autorizaciones de los conductores y vehículos por la crisis del coronavirus. En el BOE del 10 de abril se ha publicado el Acuerdo Multilateral M324 en virtud de del Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), con fecha de vigencia desde el pasado 23 de marzo, por el que se adoptan criterios armonizados en todos los países signatarios del Acuerdo en lo relativo a la ampliación y prórroga de la validez de los permisos y autorizaciones. Se ha establecido que los permisos de conducir ADR y los certificados de formación de consejero de seguridad cuya validez finalice entre el 1 de marzo de 2020 y el 1 de noviembre de 2020 seguirán siendo válidos hasta el próximo 30 de noviembre de 2020 en todos los países signatarios del convenio ADR. Por su parte, los certificados de aprobación ADR de los vehículos y las inspecciones periódicas de las cisternas cuya validez finalice entre el 1 de marzo de 2020 y el 1 de agosto de 2020 seguirán siendo válidos hasta el 30 de agosto de 2020.



SE MANTIENE LA DOBLE TRIPULACIÓN

Ante la implantación de medidas de distanciamiento social, habían surgido dudas entre los transportistas españoles que realizan transporte internacional, especialmente de productos hortofrutícolas, respecto a la posibilidad de la conducción en equipo o el empleo de doble tripulación en los servicios de transporte.

En España esta duda se resolvió mediante la Orden TMA/259/2020 de 19 de marzo, por la que el Ministerio de Transportes autorizaba la presencia de dos conductores o personas en cabina cuando las necesidades del transporte así lo requiriera, siempre y cuando se observaran las medidas de protección e higiene básicas. Posteriormente, en desarrollo de dicha Orden Ministerial, la DGT mediante Instrucción 20/TV-112 dictada este jueves 16 de Abril ha aclarado que dicha posibilidad se extiende también a las furgonetas, furgones y derivados de turismo.

Según la información facilitada a FENADISMER por sus asociaciones confederadas europeas, en la misma línea que España, la práctica totalidad de los países de la Unión Europea permiten la doble tripulación (Francia, Italia, Alemania, Portugal, Bélgica..), con la exigencia en todos los casos de que, en la medida de lo posible, se mantengan condiciones básicas sanitarias y de higiene.



HA FALLECIDO FEDERICO MARTÍN

El empresario valenciano nos dejaba el pasado 3 de abril, “tras haber luchado, con coraje y hasta el final, contra una complicada y angustiosa enfermedad”, según informó la Confederación Española de Transporte de Mercancías.

Federico Martín no solo fue un empresario de éxito, expandiendo la empresa familiar ‘Transportes Martín’, creada hace casi un siglo, en 1925, líder en el transporte de productos químicos. Su labor y su impronta personal han ido mucho más allá, al presidir durante años lo que hoy es CETM Cisternas, uno de los puntales de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), en la que ostentaba, además, el cargo de vicepresidente. “Fede supo aglutinar como nadie intereses dispares, eliminar celos y tensiones y unir voluntades, para conformar una organización única, fuerte y con peso ante las distintas administraciones. Y, sobre todo

tuvo la visión de crear un espíritu empresarial que condujo también a la colaboración entre empresas”, recuerdan sus compañeros.

Desde la CETM recuerdan que “Federico Martín era un hombre singular, dotado de capacidades excepcionales, desconocidas quizás para muchos, tanto personales como profesionales. Hombre extremadamente afable en el trato, de espíritu abierto, emprendedor e imaginativo, brillante, capaz de transmitir ideas y conceptos novedosos con pasmosa precisión y lucidez, que no ha dejado indiferente a nadie.”

Desde la revista Transporte 3 nos unimos al pesar por el fallecimiento de Federico, que durante años nos apoyó con suma amabilidad en la organización de los Premios Nacionales del Transporte. Descanse en paz.



EL ACUERDO DE AUMENTAR LA INDEMNIZACIÓN EXIGE CIERTOS REQUISITOS

EL TRIBUNAL SUPREMO POR PRIMERA VEZ ESTUDIA EL ART. 61.3 DE LA LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

EL ACUERDO DEL ART. 61.3 NO PERMITE SUPRIMIR TODO LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

No vale todo acuerdo contractual de aumento de la responsabilidad del transportista por encima del límite máximo previsto en la Ley. La [Sentencia del Tribunal Supremo de 19 Febrero 2020](#) compara uno concreto con el art. 61.3 de la Ley española del contrato de transporte y establece sus conclusiones en orden a la interpretación de este precepto, con resultado favorable al transportista. Lo que nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino, en las páginas siguientes resume y comenta, con lenguaje asequible. Esta Sentencia ha sido publicada por diversos medios (CENDOJ 280791199120020100002; Repertorio de Aranzadi nº 183) y además, con los nombres de todas las empresas implicadas, aunque nosotros por discreción, los vamos a obviar.

1. LOS HECHOS

Un cargador contrató con un transportista el traslado, dentro de España, por carretera, de una mercancía consistente en una máquina de grandes dimensiones -llamada "nacelle", elemento principal de un generador de energía eólica o aerogenerador.

El contrato de transporte incluía una previsión -como, después se ha visto, poco clara- según la cual, además de otras previsiones curiosas como el compromiso de acatar la legalidad, se estipulaba que el transportista

"será responsable de todas las pérdidas o daños que se produzcan en los bienes entregados por [el cargador] para su transporte por [el transportista]"

También contenía la obligación para el transportista de suscribir un seguro de responsabilidad civil, por determinado importe mínimo.

Durante el desplazamiento, el vehículo sufrió un accidente, por velocidad excesiva, saliéndose de la calzada y volcando, resultando la destrucción de dicha mercancía.

Dicho cargador tenía en efecto suscrita una póliza de seguro de daños con determinada compañía, la cual indemnizó a su referido cliente la importante cantidad –698.847 euros– que se calculaba como valor de la mercancía dañada, y, subrogada en los derechos del cargador (art. 43 de la Ley 50/18980), reclamó esa misma cantidad contra el transportista y contra la compañía aseguradora de éste. Reclamación que correspondió al Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Bilbao.

2. ALEGACIONES DE LOS LITIGANTES

a) En primera instancia

El transportista, además de falta de legitimación activa (capacidad para demandar) del asegurador demandante, pretendió una drástica reducción de la indemnización a poco más de la mitad –425.999,52 euros– por aplicación del límite de responsabilidad previsto en el art. 57.1 de la Ley 15/2009 de 11 Noviembre, reguladora del contrato de transporte terrestre nacional de mercancías (art. 57.1) -en adelante, solo “LCTTM”, para abreviar-. En el curso del pleito, las dos aseguradoras llegaron a un acuerdo transaccional, mediante el cual la del transportista pagó 300.000 euros a la del cargador, saliendo de escena la del transportista. El proceso continuó por tanto solo contra el propio transportista.

La Sentencia de primera instancia, ante la falta de prueba efectiva del valor económico del daño, cifró éste en los 300.000 euros ya recibidos por la aseguradora demandante, sin que el transportista tuviera que indemnizar nada más.

b) En apelación

No contenta dicha aseguradora demandante con esa solución, interpuso recurso de apelación, ante la Audiencia Provincial de Vizcaya, que, con estimación del mismo, condenó al transportista a pagar la diferencia –398.847 euros–. Su argumento fundamental es que no operaba límite alguno de responsabilidad (mejor dicho, de indemnización) del transportista, en virtud de lo pactado expresamente en el contrato de transporte por los contratantes de éste, según permite la LCTTM en sus artículos 46.2 y 61.3, a que enseguida prestaremos mayor atención.

No contento dicho transportista con dicha Sentencia de segunda instancia, contra ella interpuso ante el Tribunal Supremo dos recursos: uno, “por infracción procesal” (alegando que la sentencia de apelación no estaba suficientemente motivada), que no fue admitido a trámite, y otro, “de casación” -o sea, de carácter sustantivo o de fondo-, que si fue admitido.

c) Ante el T. Supremo

En el recurso “de casación”, el transportista alegó la infracción del art. 61.3 de dicha LCTTM. Señala que la regla general debe ser aplicar el límite cuantitativo máximo de indemnización, previsto en el art. 57.1 de dicha Ley -6 euros/kilo, aproximadamente- y así debe hacerse en este caso, puesto que no se esti-

DEBE IR NECESARIAMENTE CORRESPONDIDO POR UN AUMENTO EN EL PRECIO DEL TRANSPORTE

poló la única vía para aumentar ese límite resarcitorio, cual es la declaración de valor de la mercancía con suplemento en el porte (precio del transporte) prevista en el art. 61.1 de dicha Ley.

La aseguradora recurrida, por su parte, alegó falta de “interés casacional” en el recurso. Sin embargo, dicha pretensión fue rechazada por el Tribunal Supremo “desde el mismo momento que no existe jurisprudencia de esta sala sobre la cuestión jurídica controvertida, ni hemos interpretado todavía el art. 61.3 LCTTM”. Esto hace interesante también el presente comentario nuestro.

3. RAZONAMIENTOS DEL T. SUPREMO

a) Justificación del límite indemnizatorio

El Tribunal Supremo, en su Sentencia nº 99/2020 de 12 Febrero 2020, de su Sala Primera, tras justificar la existencia de límites máximos prefijados de indemnización en el transporte, tanto en la normativa internacional como nacional de la mayoría de países (Fundamento Tercero), analiza el régimen de este límite -para pérdidas o daños, y para el retraso-, en la LCTTM, cuyos arts. 46 a 63 “recogen, en lo esencial, el régimen de responsabilidad del porteador previsto en el Convenio CMR para el transporte internacional”. Uno de esos límites es para pérdidas o daños (calculado respecto al IPREM, ello da como resultado 6 euros por kilo, aproximadamente) y el otro para retraso en la entrega en destino (suma equivalente a la cuantía del porte o precio del transporte).

b) Las declaraciones de valor y de interés especial

Dichos límites pueden aumentarse por vía contractual -o sea, por voluntad de las partes contratantes del transporte, al comprometer éste mediante dos llamadas “declaraciones”, a que se refiere al art. 61 de la LCTTM: la de valor -apartado 1- (que opera solo sobre el daño emergente o directo, o sea, pérdida o daño en sí mismos) y la de interés especial en la entrega -apartado 2- (que amplía la indemnización por perjuicios indirectos o consecuenciales -lucro cesante- por encima del precio del transporte, hasta el perjuicio probado).



Las dos referidas declaraciones, para su validez, han de ser incorporadas a la carta de porte, o sea mencionadas en este documento, pero ello no se exige respecto al simple aumento del límite indemnizatorio, previsto en dicho apartado 3. A ellas presta mayor atención la Sentencia en su Fundamento Quinto. Están en el Convenio CMR y son recogidas en iguales términos en la LCTTM.

c) El simple aumento de indemnización mediante acuerdo

Pero, junto a dichas dos declaraciones, hay una **tercera vía, no prevista en el Convenio CMR**, cual es la que dicho **art. 61** contempla en el **apartado 3**.

O sea, es acumulativa a cualquiera de las dos referidas declaraciones, o a ambas.

Según la cual,

“Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes”.

Obsérvese que este acuerdo **no se exige quede expresado en la carta de porte**, al revés que las referidas dos declaraciones, por imponerlo así los apartados 1 y 2 de dicho art. 61, y también por no exigirlo el art. 10.1 de la Ley 15/2009, sobre menciones a incluir en la carta de porte, que en su letra m) hace referencia solo a esas declaraciones. Por ello, el correspondiente acuerdo puede ser probado por otros medios (Fundamento Sexto, apartado 2; reitera esta declaración en su Fundamento Séptimo,

apartado 2, como rechazo de un argumento esgrimido en casación).

En nuestra opinión este acuerdo convencional actúa solo para pérdidas o daños -nos permitimos discrepar del Alto Tribunal cuando dice que también para retraso (Fundamento Sexto, apartado 3, párrafo primero), pues el art. 57.1, expresamente citado por el 61.3, a cuyo límite el acuerdo sustituye, se refiere solo a “mercancía perdida o averiada”.

* Primer requisito

Ahora bien, sigue declarando el T. Supremo, con esta posibilidad legal **no se permite la supresión de todo límite**. Lo que el apartado 3 del art. 61 permite es solo aumentar el límite indemnizatorio previsto con carácter general en el art. 57.1

La defectuosa redacción del último inciso de dicho apartado 3 de la Ley no permite saber si simplemente concede al transportista el derecho a exigir un suplemento de porte o si establece este suplemento como requisito de validez del propio acuerdo -como sucede en las dos referidas declaraciones-.

* Segundo requisito

Al respecto, el Tribunal Supremo, atendiendo al criterio de la mejor distribución de riesgos y equilibrio de intereses en el contrato (arts. 1256 y 1258 del Código Civil y art. 57 del de Comercio) es decir, que el transportista debe ser compensado por la asunción de un mayor riesgo -“Sobre todo, en casos de desequilibrio contractual entre grandes cargadores, que pueden imponer sus condiciones, y pequeños o medianos transportistas”, dice literalmente-, en sintonía con los apartados 1 y 2 del mismo art. 61, y para no desnaturalizar el sentido de las excepciones a las limitaciones de responsabilidad, considera que ese aumento pactado de la responsabilidad en efecto **debe ir acompañado en todo caso de un aumento del precio del transporte** (Fundamento Sexto, apartados 4 y 5).

* Este acuerdo concreto no es válido, por no cumplir tales requisitos

En realidad, el pacto inserto en este particular contrato de transporte enjuiciado era poco claro, pues, todo transportista es responsable de las pérdidas y de los daños que sufran las mercancías transportadas, sin necesidad de expresarlo como pacto en un contrato, ni siquiera de comprometerse como tal a acatar la legalidad -compromiso irrelevante, pues en la LCTTM el régimen de responsabilidad del transportista es imperativo en todo caso: art. 46.1-.

Aguzando su escalpelo, de tan absurda redacción, el Tribunal Supremo deduce que “por su literalidad, no tiene encaje en las previsiones del art. 61.3 LCTTM, porque no implica un aumento del límite indemnizatorio legal, sino que elimina cualquier limitación”: según este acuerdo el transportista respondería de **TODAS** las pérdidas o daños que se produzcan, sin límite indemnizatorio alguno. Lo que, como antes se dijo, no es legalmente posible. Y además, ese pacto

EN NUESTRA OPINIÓN, ESTE ACUERDO ACTÚA SOLO PARA PÉRDIDAS O DAÑOS, NO PARA RETRASO





no va acompañado de un suplemento en el porte o precio del transporte. Lo que, como también se dijo, igualmente no es aceptable.

Por lo cual, declara el Alto Tribunal, **esta cláusula concreta de este contrato no tiene validez jurídica**. Y la recurrida Sentencia de apelación infringe el art. 61.3 de la Ley al haberlo aplicado indebidamente (Fundamento Séptimo, apartado 3). Por tanto, **debe aplicarse el límite general de responsabilidad por kilo**.

Es decir, el transportista “no debe responder de todos los daños ocasionados a la carga”, sino que “operarían los límites previstos en el art. 57 LCTTM” (Fundamento Octavo, apartado 2), cuya cantidad resultante de aplicación sería el importe expresamente reconocido por el transportista en su escrito de Contestación a la demanda -425.999,52 euros-.

Por tanto, habiendo ya pagado el asegurador del transportista 300.000 euros, como se dijo, ahora debe el transportista pagar solo la diferencia -125.499,52 euros- (ídem).

“Desde ese punto de vista -sigue diciendo el Supremo-, la sentencia de primera instancia es incongruente, puesto que si [el transportista, en] su contestación a la demanda, se había conformado con el pago de 425.999,52 €, no podía [el Juzgado] conceder una cantidad inferior (salvo la deducción de la suma asumida por la aseguradora) [exención de todo pago adicional por el transportista]”, pues en España y en el orden civil -reclamaciones entre particulares-, el órgano jurisdiccional no puede decidir excediendo las pretensiones de las partes: “principio de justicia rogada”, arts. 216 y 218.1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil- (Fundamento Octavo, apartado 3). Por eso, el Alto Tribunal declara que el recurso de apelación debió haber sido estimado en parte, en tal sentido y con esa declaración (ídem, apartado y 4).

No se hace condena en costas de ninguna de las instancias (Fundamento Noveno).

NO SIENDO VÁLIDO ESTE ACUERDO CONCRETO, SE APLICA EL LÍMITE, FAVORABLE AL TRANSPORTISTA

4. COMENTARIO

Varios comentarios y opiniones puntuales ya se han deslizado incidentalmente al hilo de las sucesivas declaraciones de esta Sentencia. Vamos a intentar finalmente una visión global.

A cualquier jurista especializado en una materia emociona ver la primera sentencia del Tribunal, máxime si es del Supremo, sobre un artículo de una ley importante reguladora de esa materia, como es nuestro caso respecto al transporte por carretera.

La Sentencia de 12 Febrero 2020, que hemos reseñado, estudia una cláusula concreta de un contrato de transporte concreto, para **declarar que no es lo que prevé ese precepto el art. 61.3 de la Ley 15/2009, por lo que a esta reclamación no es aplicable ese artículo** y en cambio sí el régimen general de responsabilidad del transportista, de limitación máxima de la indemnización por kilo de mercancía perdida o dañada. Pero, el Alto Tribunal aprovecha para establecer los requisitos que debe cumplir un tal acuerdo para efectivamente entrar en lo previsto en tal precepto y ser el pacto válido como vía de aumento de esa indemnización, que concreta en los **dos requisitos** señalados, a saber: que la estipulación contenga un límite, sea cual sea éste, y que ese aumento de asunción de riesgo se corresponda con un paralelo aumento en el precio del transporte. O sea, va más allá de la Ley, en una labor de interpretación, que a la Jurisprudencia es propia.

Aún hubiera sido más útil, o más práctica, si hubiera puesto ejemplos de posibles estipulaciones que sí entrarían en la órbita de dicho precepto y por tanto hubieran sido válidos. A nosotros se nos ocurre aquella que consiste en sustituir la cuantía del artículo 57.1 -seis euros por kilo, aproximadamente- por otra superior, por ejemplo, diez euros -como en el Convenio CMR-, o sesenta, o cualquier otra. Pero, valga como esperado inicio de una línea jurisprudencial. Que, además, aquí es **favorable al transportista**.



TEXTO Y FOTOS DE:
FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO. ABOGADO
ESPECIALISTA EN TRANSPORTES.
VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE ASUNTOS JURÍDICOS DE IRU.
abogados@sanchez-gamborino.com

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



FABRICACIÓN DE CARROCERÍAS ANTES Y DESPUÉS

ASÍ HA AFECTADO LA CRISIS DEL COVID-19 A LOS FABRICANTES DE SEGUNDA FASE

NO PUEDO ARRANCAR ESTA COLABORACIÓN DE OTRA FORMA QUE NO SEA HACIENDO UN MEREcido Y SENTIDO RECUERDO POR TODOS LOS QUE NOS DEJAN EN ESTOS DÍAS (MUCHOS SIN PODER SER ACOMPAÑADOS POR SUS FAMILIAS) Y POR TODOS AQUELLOS QUE TRABAJAN EN ESTOS DÍAS TAN DIFÍCILES PARA QUE TODO FUNCIONE

Miramos al frente pero no podemos dejar de mirar al retrovisor constantemente para ver las realidades de nuestro país, de nuestra gente, de la industria y de las empresas a la que representamos. La fabricación de carrocerías representa un volumen de facturación de alrededor de 600 millones de euros en España y está enlazada con diferentes tejidos empresariales. El año 2019 resultó ser la consolidación de un mercado estabilizado en un crecimiento sostenible, que venía desde 2014 cogiendo oxígeno tras pasarlo muy mal

FALTA DE LIQUIDEZ

Los carroceros y su industria auxiliar somos proveedores del sector de automoción y a su vez del sector del transporte.

Todos tenemos un papel importante en la cadena económica y todos seguro que podemos pedir un trato especial para salir de esta lo mejor posible. Haciendo el símil con las recomendaciones en caso de despresurización de la cabina de un avión, la mascarilla de oxígeno primero hay que ponérsela a aquellos que pueden ayudar a otros con dificultades. La falta de liquidez empieza a generar problemas ahogando empresas y entendemos que es el momento de que aparezcan las mascarillas para que todos podamos empezar a respirar y la situación económica no sea crítica.

PRESTANDO SERVICIO A EMPRESAS ESENCIALES

En este momento permanecen cerrados en España concesionarios de vehículos, estaciones de ITV, Servicios Técnicos de Homologación y muchos proveedores de material con el que se fabrican las carrocerías: madera, acero, fibra, aluminio, etc. El carrocerero, pese a estas circunstancias no ha podido parar porque da servicio a muchas empresas esenciales que necesitan reparar y construir vehículos muy importantes para construcción, conservación y mantenimiento de infraestructuras, limpieza y desinfección viaria, fuerzas y cuerpos de seguridad, transporte de mercancía perecedera, farmacia, etc. Pero antes o después la materia prima se acaba. La principal, los vehículos que se van a carrozar, ya no llegan porque las fábricas y concesionarios cerraron hace semanas.

Las grandes patronales de automoción (ANFAC, SERNAUTO y FACONAUTO) han trabajado con los diferentes agentes sociales en protocolos de prevención para reactivarse minimizando riesgos. Se plantea arrancar la producción en las diferentes fábricas entre la última semana de abril y la segunda de mayo, habiendo adaptado en cada caso las líneas de producción y los puestos de trabajo a este nuevo contexto.

Nos debemos a un planteamiento general de seguridad sanitaria y no podemos cuestionar de lo que no somos expertos, pero entendemos que este tipo de planes y la responsabilidad individual pueden permitir que entre todos consigamos no dilatar en exceso la vuelta y además hacerla sostenible. Si además, la administración se vuelca en ayudar a las empresas a controlar eficientemente los riesgos a través de tesis u otras medidas, podríamos llegar a un escenario perfecto para el éxito.

Seguro que el lector ha percibido la dificultad actual para conseguir herramientas de protección individual tan sencillas como guantes y mascarillas. Esto que ocurre a nivel personal, ocurre a gran nivel en las empresas. Aquí, también necesitamos ayuda.

UN NUEVO PARADIGMA

Sea como fuere, la automoción se enfrenta a un nuevo paradigma, sin duda digital, que planteará nuevas oportunidades. Establecer nuevos canales de comunicación entre concesionarios, carroceros y clientes parece algo imprescindible. Modelar y poder

LA AUTOMOCIÓN SE ENFRENTA A UN NUEVO PARADIGMA, SIN DUDA DIGITAL, QUE PLANTEARÁ NUEVAS OPORTUNIDADES. ESTABLECER NUEVOS CANALES DE COMUNICACIÓN ENTRE CONCESIONARIOS, CARROCEROS Y CLIENTES PARECE ALGO IMPRESCINDIBLE

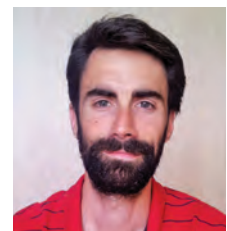


pre visualizar el producto puede ser una herramienta perfecta para los carroceros.

Este periodo es posible que también relance las oportunidades de negocio de otras fórmulas de compra, como es el Renting, tal y como ya ocurrió en la anterior crisis. Lo que si tenemos claro es que todos esperamos que este año quede marcado como ausente en registros estadísticos y que la salud nos permita recuperarnos a todos para entender una nueva "normalidad" para el año que viene.

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



DIESEL TECHNIC: PLENAMENTE OPERATIVA AL LADO DE LOS TRANSPORTISTAS

HA MANTENIDO ACTIVO EL SUMINISTRO DE PIEZAS PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES

LA FILIAL DEL GRUPO ALEMÁN DIESEL TECHNIC GROUP SIGUE FUNCIONANDO A PLENA CAPACIDAD PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD DE UN SECTOR ESTRATÉGICO COMO ES EL TRANSPORTE

El aprovisionamiento de piezas para semirremolques, autobuses y furgonetas no se ha parado en ningún momento a pesar de la alerta sanitaria y del estado de alarma decretado por el Gobierno Español.

Gracias a la amplia gama de productos de las marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive los talleres españoles y portugueses dedicados a la reparación de vehículos comerciales tienen asegurado el suministro de recambios para efectuar reparaciones completas evitando demoras innecesarias en las paradas de los vehículos.

MINUCIOSO PROTOCOLO DE SEGURIDAD

En sus modernas instalaciones en Torrejón de Ardoz se ha activado un minucioso protocolo de seguridad siguiendo las recomendaciones de las autoridades pertinentes. Todo el personal dedicado a labores de atención al cliente, comerciales, administrativas y de marketing está teletrabajando desde comienzos de marzo. En cuanto al personal de almacén se han reforzado las medidas de higiene con el fin de proteger tanto su salud como la de sus clientes y se ha dividido en equipos para evitar la paralización por una potencial cuarentena. En la misma línea también se ha restringido el acceso a todo personal ajeno a la empresa y solo recoge y entrega mercancía un pequeño número de agencias de transporte para minimizar los riesgos.

Respecto a la entrada de mercancías, continúan llegando las expediciones procedentes de su central en Alemania, donde tampoco se registra ninguna incidencia y donde ya se están aplicando también los protocolos de seguridad desde hace unas semanas.



BOSCH CONTINÚA PRESTANDO SERVICIO A LOS TALLERES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

En su compromiso por ayudar a mantener el transporte de mercancías por todo el mundo, Bosch Automotive Aftermarket continúa suministrando las piezas necesarias para la fabricación y el mantenimiento de los vehículos industriales.

Tanto los camiones, como el resto de vehículos comerciales, necesitan estar a punto para no interrumpir durante estos días sus necesarias y fundamentales actividades de transporte y reparto de mercancías y, así, poder garantizar el abastecimiento de supermercados, hospitales, farmacias o plantas de producción, entre otros.

De esta manera, el servicio de soporte técnico se encuentra operativo al cien por cien de su capacidad bajo el siguiente horario: de lunes a viernes ininterrumpidamente de 8:00 a 20:00 horas y los sábados de 9:00 a 13:00 horas.

Igualmente, el equipo de atención al cliente de Bosch Automotive Aftermarket trabaja con normalidad para poder atender los pedidos y que se suministren las piezas de recambio y los equipos de taller necesarios. También están totalmente operativas las herramientas habituales de comunicación electrónica, tales como Teccom y EDI.

SCANIA PERMITIRÁ APLAZAR SIN INTERESES EL PAGO DE LAS REPARACIONES

Durante las últimas semanas de situación excepcional en el país, Scania ha mantenido el servicio en toda su red y sus 67 puntos de servicio han seguido y siguen trabajando; dando lo mejor de todos sus profesionales para velar porque el sector del transporte pueda seguir con su engranaje a punto.

Ahora, con el objetivo de ayudar a las empresas y autónomos afectados económicamente por el brote de Coronavirus (Covid-19), desde el 9 de abril y hasta el 31 de mayo, sus clientes podrán realizar reparaciones en cualquiera de los 59 puntos de servicio con una carencia de pago de 2 meses. "Nuestra prioridad es proteger la salud de nuestros clientes y garantizar que sus vehículos sigan circulando. Tenemos que apoyar en las dificultades que puedan estar sufriendo a causa del actual brote de coronavirus y sabemos que, ahora más que nunca, mantener su actividad es lo más importante", comenta Fernando Bustamante, director comercial de servicios de Scania Ibérica.

Los clientes que se acojan a esta campaña disfrutarán de las siguientes ventajas y condiciones:

- Válido para todo tipo de reparaciones (autobuses, camiones y semirremolques)
- Reparaciones desde 300€ hasta 10.000€. Sin intereses, ni comisiones
- Importe máximo financiable: 8.000€

- Financiación 100% para reparaciones hasta 5.000€. Para importes superiores a 5.000€, será necesario una entrada de hasta un 20%
- Reparación financiable en 3 o 6 meses

La campaña estará vigente desde el 9 de abril y hasta el 31 de mayo de 2020 para vehículos Scania y cualquier cliente que suscriba un contrato de servicio Scania o que ya lo tenga con anterioridad. La financiación es ofrecida por parte de Santander Consumer Finance y las tasas, comisiones e intereses estarán subvencionados por Scania.



LA ITV PUEDE ESPERAR

El Ministerio de Industria comunicó a la asociación nacional de estaciones de ITV la suspensión temporal de la obligación de pasar la revisión de la ITV de los vehículos mientras se mantenga vigente el Decreto de declaración de estado de alarma. En ningún caso se multará a los vehículos que tengan la ITV caducada desde el 14 de marzo.



CONTINENTAL REVISARÁ SU PREVISIÓN DE NEGOCIO PARA 2020

Continental había previsto una facturación entre 42.500 y 44.500 millones de euros para el 2020 y un margen de rentabilidad operativa antes de extraordinarios entre el 5,5 y el 6,5%. La empresa ha comunicado que en estos momentos no se pueden establecer nuevas perspectivas económicas, ya que la situación sigue siendo inestable. Sus cifras preliminares para el primer trimestre, muestran que las ventas consolidadas se sitúan entre los 9.400 y 9.800 millones de euros y el margen de rentabilidad operativa antes de extraordinarios de entre el 2 y el 3%. Actualmente, más del 40% de los 249 centros de producción de Continental en todo el mundo han cesado temporalmente sus actividades durante unos días o varias semanas para proteger a los empleados y en respuesta a la caída de la demanda. Además el comité de dirección de Continental ha decidido renunciar voluntariamente al 10% de su salario del mes de abril. Un gran número de ejecutivos ya están prescindiendo de parte de su salario y están contribuyendo con una cantidad similar de media.

DAF MANTIENE OPERATIVA TODA SU RED DE REPARACIÓN Y SERVICIO ITS 24H

La red de reparación y servicio DAF en España y Portugal está operativa para atender las necesidades de los transportistas manteniendo en todo momento las medidas de prevención, seguridad e higiene dictadas por las autoridades competentes. Se asegura también la disponibilidad y el envío de recambios a talleres.

Para asegurar la mejor asistencia se recomienda que confirmen los horarios de apertura y confirmen cita previa vía telefónica con su taller de referencia, siempre que sea posible.

En caso de imprevistos, el servicio DAF ITS 24 horas está funcionando con normalidad.



LA RED DE TALLERES DE VDO, AL SERVICIO DEL PROFESIONAL DEL TRANSPORTE

La red especializada de Continental ofrece al profesional del transporte todos los servicios necesarios para garantizar al 100% la cadena de suministro: revisión de tacógrafo, descarga de datos y cualquier otro servicio de necesidad.

En la actualidad alrededor de 200 talleres repartidos por toda España de la red VDO multiplican sus esfuerzos para seguir ofreciendo información, soporte, ayuda y apoyo a un sector que debe seguir en ruta. Las revisiones de tacógrafo son necesarias para salvaguardar la seguridad y cumplimiento de los descansos reglamentados para estos momentos, y desde que se decretó el estado de alarma se continúa haciendo esta labor fundamental para seguir con la actividad del sector del transporte.

Aunque el servicio se ofrece a nivel nacional, desde Continental recomiendan a los clientes que contacten con su taller de confianza para conocer horarios de atención y realización de las diferentes actividades.

¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



VOLVO FH CON I-SAVE

PREMIO AL MEJOR CAMIÓN



Volvo Trucks recibe el galardón de **Camión del Año 2020** por su nuevo modelo Volvo FH con I-Save, un Premio Nacional organizado por la revista Transporte 3 y otorgado por un jurado de operadores del transporte y especialistas técnicos.

Este premio es un reconocimiento a todas sus características, renovadas, desde el diseño de su amplia cabina, su capacidad de ahorro de combustible y, por tanto, la reducción de emisiones de CO₂, y sistema de predicción de ruta I-See entre otras prestaciones, las cuales lo han convertido en el camión definitivo para largas distancias, sin renunciar a la facilidad de conducción.

La solución que Volvo Trucks lanzó al mercado hace unos meses, cuenta cada día con más clientes que demuestran su confianza en este producto como el mejor aliado en el transporte eficiente.

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

VOLVO FH CON I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress

