

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

Año 42. #455.
Mayo 2020

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS BUSCA NUEVOS HORIZONTES



IVECO S-WAY: TU HOGAR LEJOS DE CASA

- Nuevo golpe judicial a los peajes de Guipúzcoa •
- Carga y descarga: Una visión diferente más allá del COVID19 •
- MAN eTGM: Continúan las pruebas del camión 100% eléctrico •
- Mercedes-Benz inicia la comercialización de la eSprinter •



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 TRANSPORTE SOBREVIVIRÁ



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Se han acabado los aplausos en los balcones, y ya se está diluyendo esa corriente social que a todas horas nos recordaba que los transportistas, al igual que otros colectivos, estaban realizando una labor heroica. No han pasado ni tres meses, ni siquiera hemos alcanzado la 'nueva normalidad', y el transporte de mercancías ha regresado a su realidad: sigue trabajando con la misma eficacia y lidiando con los mismos problemas pre-coronavirus, aunque muchos de ellos se han agravado. Los cargadores, salvo honrosas excepciones, han mantenido la misma postura que antes de que el coronavirus apareciese en nuestras vidas. Los gestos para facilitar el día a día de los transportistas en plena pandemia han sido escasos, y han antepuesto sus intereses a la salud de los chóferes negándose a evitar que realicen las labores de carga y descarga. Además han olido sangre y no han dejado pasar la oportunidad de seguir reduciendo los precios que abonan a los transportistas. Por el momento "su gran gesto" ha sido aparcar las 44 toneladas momentáneamente. Cuando los precios repunten, es muy probable que los

cargadores vuelvan a sacar sus banderas de defensores del medio ambiente y nos expliquen que hay que aumentar 4 toneladas las MMA (a cambio de nada, por supuesto) para salvar el planeta.

En este escenario de desequilibrio, el Ministerio de Transporte podría actuar para reordenar la situación, y ofrecer apoyo a las empresas que durante los momentos más duros de la pandemia han garantizado el abastecimiento de un país confinado. Pero por el momento José Luis Ábalos no responde a las cartas del Comité Nacional de Transporte por Carretera, que desea exponerle su realidad cara a cara.

El coronavirus hizo visibles a los camiones durante unas semanas, pero ha sido un espejismo: ahora vuelven a su dura realidad.

El transporte de mercancías es imprescindible y estratégico, y seguro que sobrevivirá a otra crisis, pero es el momento de no repetir los mismos errores. Resulta imprescindible buscar la unidad para dejar de ser el eslabón más débil porque está claro que nadie de fuera va a venir solucionar los problemas del transporte.



03 EDITORIAL
El transporte sobrevivirá

32 PRODUCTO
Mercedes-Benz inicia la comercialización de la eSprinter

22 PRODUCTO
IVECO S-WAY: tu hogar lejos de casa

34 PRODUCTO
Toyota crece en el segmento de los vehículos comerciales

06 EN PORTADA
Así ha afectado el coronavirus a las empresas de transporte

24 PRODUCTO
El camión 100% eléctrico de MAN progresa adecuadamente

39 PRODUCTO
Reduce el consumo de combustible con Allison Transmission

TRANSPORTE3



10 REPORTAJE

Nuevo golpe judicial a los peajes para camiones de Guipúzcoa

16 REPORTAJE

Sobre la carga y descarga por los conductores; una visión diferente más allá del COVID19

46 ASCATRAVI

Carrozados y transformaciones contra virus y bacterias

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

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





ASÍ HA AFECTADO EL CORONAVIRUS A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

RECLAMAN MÁS APOYO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES PARA SUPERAR ESTA CRISIS

DESPUÉS DE ESTAR DURANTE MESES EN PRIMERA FILA LUCHANDO CONTRA EL CORONAVIRUS Y RECIBIENDO APLAUSOS POR SU LABOR HEROICA, LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA VUELVEN A SU REALIDAD: MISMOS PROBLEMAS (AHORA AGRAVADOS) Y FALTA DE APOYO DESDE LA ADMINISTRACIÓN

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha realizado una encuesta entre sus afiliados para hacer un balance de la situación que viven después de estos meses de pandemia. Según este estudio, las empresas del sector están registrando pérdidas de entre un 25% y un 50% de

los viajes, y han incrementado los kilómetros en vacío de media un 30%, y en periodos de hibernación, se ha alcanzado el 50%.

ESTRANGULAMIENTO ECONÓMICO SIN PRECEDENTES
Desde la patronal se subraya que las empresas de transporte internacional no han cesado su actividad a pesar de los obstáculos de todo tipo que se han encontrado, sobre todo al inicio de la crisis, para garantizar la protección activa y pasiva de la salud de sus trabajadores: carencia de mascarillas, geles desinfectantes, guantes, cierre de las áreas de servicios de los aparcamientos, falta de colaboración por parte de los cargadores en los muelles de carga y descarga, etc.

La suma de todos estos factores supone “un estrangulamiento económico sin precedentes” porque “hay que recordar que un camión sin carga no está exento de pagar peajes y, además, sigue consumiendo combustible, junto a otros gastos improductivos que impactan directamente en las cuentas de



resultados de las empresas y que contrasta con el reducido 7% de retornos en vacíos que se habría logrado previo al COVID19 gracias a inversiones en nuevas tecnologías, planificación y monitorización en tiempo real de flotas, así como mejoras en la actividad comercial”, señala Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

MÁS EL 40% DE LAS EMPRESAS HAN TENIDO RECURRIDO A ERTE

De los datos de la encuesta realizada, ASTIC informa que casi la mitad de las empresas (44%) afirma que ha registrado una incidencia de la enfermedad de menos del 10% de media en sus plantillas de tra-

ES URGENTE ARBITRAR LÍNEAS FINANCIERAS SI SE PRETENDE MANTENER VIVO ESTE TEJIDO EMPRESARIAL PARA PODER AFRONTAR CON MÍNIMAS GARANTÍAS DE ÉXITO LA PREVISTA RECUPERACIÓN ECONÓMICA DEL PAÍS, ASEGURAN DESDE ASTIC

EL CORONAVIRUS AMENAZA CON BORRAR DEL MAPA A LOS AUTÓNOMOS

La encuesta online realizada por la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), en la que han participado casi 1200 empresas de transporte y logística de mercancías de todas las provincias de España, revela que los autónomos son quienes salen peor parados de esta crisis. Han registrado un descenso del 59% en su volumen de trabajo, les siguen las empresas de menos de 20 vehículos con un 48%.

Según el estudio de la Confederación, la reducción media de la actividad en todo el sector del transporte y la logística de mercancías es del 43%. El transporte nacional ha caído un 59%, mientras que el internacional ha bajado su volumen de actividad un 38%, según este estudio.

Las especialidades más castigadas son: los portavehículos, con una reducción del 74%, seguidos de las mudanzas (61%), la carga general (48%), las cisternas (31%), los operadores de transporte (29%), el transporte multimodal (28%) y los frigoríficos (21%).



bajadores, mientras que la otra mitad de encuestados asegura que no ha tenido casos de personas infectadas, por lo que la incidencia sanitaria en las mismas ha sido mínima.

Con respecto a la repercusión económica y social de la crisis del COVID19 en el sector, un 40% de las empresas de los encuestados por ASTIC afirma que han tenido que recurrir al ERTE (Expediente de Regulación Temporal de Empleo) para hacer frente a la gestión de sus plantillas, sumado a un 8% que se ha visto obligado a recurrir a despidos entre sus trabajadores. El dato más relevante refleja que casi un 50% de las grandes empresas de transporte españolas no ha logrado hasta ahora evitar los ajustes laborales durante este periodo.

Los datos del estudio realizado por la CETM son similares: el 42% de las empresas del sector se han visto obligadas a realizar algún tipo de regulación de empleo desde el comienzo de la crisis, lo que habría afectado al 18% de los trabajadores (108.000 empleos), de los cuales el 51% estarían en situación de ERE/ERTE, mientras que el 49% restante ha visto suspendida de algún modo su actividad laboral (permisos retribuidos recuperables, adelanto de vacaciones, reducción de jornada, turnos de trabajo, etc.).

¿Y EL FUTURO?

Según el estudio realizado por ASTIC, en materia financiera, un 36% de las empresas solicita de nuevo al Gobierno una financiación específica proporcional



LA CETM ALERTA DE QUE SE PODRÍAN PERDER MÁS DE 55.000 EMPLEOS EN EL SECTOR

al tamaño de las empresas, que suponga, como mínimo, un 15% del volumen total de facturación anual. Además un 80% de las mismas estima como más efectiva para su supervivencia la reducción significativa de las cotizaciones sociales, ya que supondría una inmediata inyección de liquidez. También un 44% de los encuestados considera que sería conveniente que el Gobierno adelantara las devoluciones por gasóleo profesional y un porcentaje similar demanda la eliminación de los peajes mientras dure el Estado de Alarma.

En este sentido, desde Fenadismer insisten en la necesidad de un plan de ayudas específico para el sector del transporte por carretera, que incluya una moratoria en el pago a las entidades financieras de las próximas cuotas mensuales de financiación de los vehículos de transporte o una línea de ayudas económicas que permita dotar de liquidez a las empresas transportistas más necesitadas.

LOS TRANSPORTISTAS ESPERAN UNA RÁPIDA RESPUESTA POR PARTE DEL MINISTRO, "CON EL FIN DE PODER IMPULSAR TODAS ESTAS MEDIDAS ESENCIALES EN EL PRESENTE MOMENTO DE CRISIS, SIN CUYA ATENCIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO ABOCARÁ A UNA SITUACIÓN GRAVE EN EL SECTOR", ADVIERTEN

LOS TRANSPORTISTAS QUIEREN UN CARA A CARA CON ÁBALOS

El Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera ha remitido una carta al **Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos**. Reclaman una reunión con carácter urgente con el fin de obtener respuesta a las medidas planteadas en el comunicado del pasado 20 de febrero, "especialmente las relativas a la modificación de la Ley de Contrato de Transporte en materias como la prohibición de la carga y la descarga por parte de los conductores en las operaciones de



carga completa; el cobro de las paralizaciones y el cumplimiento de los plazos de pago", explican en un comunicado. Además en ese mismo encuentro pretenden tratar el paquete de medidas económicas presentadas en el escrito remitido el pasado 30 de marzo al propio Ministerio. Los miembros del CNTC, que preside Carmelo González, consideran especialmente importantes las medidas enfocadas a dotar de liquidez a empresas y profesionales de transporte, así como la racionalización de cargas que sufre la actividad.



FALTAN CONDUCTORES: DE MAL EN PEOR

LA PRECARIZACIÓN EN ESTA PROFESIÓN SE DESPLAZA AÚN MÁS HACÍA EL ESTE

SALEN A LA LUZ LAS PRECARIAS CONDICIONES EN LAS QUE VIVEN ALGUNOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE TRABAJAN EN EMPRESAS DE LA UNIÓN EUROPEA

Euronews ha denunciado en un reportaje que una empresa sueca ha elegido Letonia, el país de la UE con el segundo salario mínimo más bajo, para fundar una compañía de transporte de mercancías. Para mover sus camiones ha recurrido a conductores filipinos que cobran 670 euros al mes más una dieta de veinte euros diarios para comer, y viven durante un año en los vehículos que conducen. Según se expone en este reportaje, al acabar el contrato regresan a su país de origen para disfrutar de mes y medio de vacaciones no remuneradas, y son nuevamente contratados.



EUROPA TIENE QUE ACTUAR

La eurodiputada española Izaskun Bilbao ha solicitado a la Comisión Europea que controle y erradique la explotación abusiva de conductores profesionales en el ámbito de la Unión europea.

Bilbao confía en que el Paquete de Movilidad permita acabar con situaciones como las que muestra el reportaje. Con la nueva regulación, “pretendemos establecer condiciones para que estas actividades fraudulentas no se produzcan, obligando a declarar las bases de los vehículos y estableciendo que sean las condiciones sociales del país en el que preferentemente se desarrolla la actividad, las que marquen la retribución de los profesionales. Este episodio es una muestra más de que necesitamos urgentemente aprobar este paquete de movilidad. Recuerda además que en nuestra Unión la competencia entre empresas no debe basarse en la bajada de salarios sino en la innovación y la oferta de nuevos servicios”.

Bilbao se muestra convencida de que la nueva normativa “mejorará la regulación del acceso a la profesión de transportista, las condiciones sociales y laborales de los conductores, sus tiempos de descanso y conducción y otras circunstancias relacionadas con el control administrativo de esta actividad. Es un paso fundamental”.



NUEVO GOLPE JUDICIAL A LOS PEAJES PARA CAMIONES DE GUIPÚZCOA

LA DIPUTACIÓN PUSO EN MARCHA PÓRTICOS EN LA N-1 Y LA A-15 EN ENERO DE 2018

TAN SOLO UNOS MESES DESPUÉS DE COMENZAR A FUNCIONAR, EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL PAÍS VASCO DECLARÓ ILEGALES ESTOS PEAJES Y AHORA LLEGA EL SEGUNDO REVÉS JUDICIAL

Esta resolución es una buena noticia para el sector del transporte pero teniendo en cuenta los antecedentes, todo parece indicar que la Diputación de Guipúzcoa seguirá cobrando a los más de 10.000 camiones que diariamente transitan por la N-1 y la A-15, hasta que se produzca el pronunciamiento del Tribunal Supremo.

VULNERA EL PRINCIPIO DE NO DISCRIMINACIÓN

El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, en su sentencia 100/2020 de fecha 5 de Mayo, reproduce los mismos argumentos que los recogidos en su anterior sentencia de 9 de Abril de 2018, señalando que el régimen de peajes establecido por la Diputación de Guipúzcoa “produce una discriminación indirecta del transporte de tránsito con origen y/o destino

fuera de Guipúzcoa respecto del tráfico interior”, por lo que en consecuencia “vulnera el principio de no discriminación previsto en el artículo 7.3 de la vigente Directiva 2011/76/UE”.

De este modo el Tribunal Superior de Justicia “anula” la nueva norma foral y ratifica que esta versión “maquillada” puesta en marcha tras la primera sentencia (estableció dos nuevos pórticos de control del pago del peaje en Astigarraga y en Andoain) no altera en absoluto la esencia de la decisión tomada con la Norma Foral 7/2016, como pudiera ser el cobro por todo el recorrido radial o la liberación del mismo.

SATISFACCIÓN EN EL SECTOR

FENADISMER ha valorado muy positivamente la sentencia, y confía en que la Diputación de Guipúzcoa paralice en esta ocasión el cobro del peaje hasta que el Tribunal Supremo resuelva el recurso de casación impuesto en su día contra la sentencia del TSJ que declaraba ilegal la primera norma que lo estableció.

Por su parte desde la CETM han destacado que “se pone de manifiesto, como siempre hemos denunciado, la tremenda injusticia que se cometía al someter solo a una parte del transporte de mercancías por carretera (la procedente de fuera de Guipúzcoa) a estos peajes”.

EL RÉGIMEN DE PEAJES ESTABLECIDO POR LA DIPUTACIÓN DE GUIPÚZCOA "PRODUCE UNA DISCRIMINACIÓN INDIRECTA DEL TRANSPORTE DE TRÁNSITO CON ORIGEN Y/O DESTINO FUERA DE GUIPÚZCOA RESPECTO DEL TRÁFICO INTERIOR", POR LO QUE EN CONSECUENCIA "VULNERA EL PRINCIPIO DE NO DISCRIMINACIÓN PREVISTO EN EL ARTÍCULO 7.3 DE LA VIGENTE DIRECTIVA 2011/76/UE"

PODRÍA ACABAR COMO EL 'CÉNTIMO SANITARIO'
Desde la CETM consideran que el deseo de mantener estos peajes responde a "un injustificable e inaceptable" afán recaudatorio de la Diputación, y anticipa que podría afectar al bolsillo de todos los guipuzcoanos si, tal y como la sentencia del TSJPV hace suponer otra vez, los peajes son finalmente declarados ilegales por el Tribunal Supremo. "Al igual que sucedió con el 'céntimo sanitario', se debería proceder a la devolución total de los mismos más los intereses correspondientes, con el consiguiente menoscabo para las arcas públicas", recuerdan.

HAY QUE CONSERVAR LOS JUSTIFICANTES DE PAGO

Las asociaciones recomiendan todas las empresas de transporte que conserven los justificantes de pago de todos los peajes abonados en estos tramos de la A-15 y N-I, de cara a una más que probable futura reclamación.

Asimismo, dado el importante porcentaje de transportistas extranjeros que también circulan por las carreteras que han sido sometidas a peaje, FENADISMER informará asimismo a sus asociaciones homólogas europeas sobre las consecuencias judiciales del fallo judicial, a fin de que transmitan a sus asociados la conveniencia de recopilar todos los pagos de peajes y multas abonados, para su posterior reclamación.



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



NUEVOS PLAZOS PARA PASAR LA ITV

YA PUEDES SABER CUÁNDO TENDRÁS QUE PASAR LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE TU VEHÍCULO

EL GOBIERNO HA AMPLIADO DE MODO ESCALONADO LA PRÓRROGA AUTOMÁTICA DE 30 DÍAS ESTABLECIDA EN LA ORDEN SND/325/2020, DE 6 DE ABRIL

Esta medida tiene como objetivo posibilitar la realización del elevado número de inspecciones técnicas periódicas de vehículos que han quedado pendientes tras la declaración del estado de alarma, de forma que puedan compatibilizarse con la ejecución de las inspecciones técnicas de vehículos cuya validez expira en los próximos meses.

El plazo de validez de los certificados de inspección técnica periódica de los vehículos cuya fecha de próxima inspección se encontrara comprendida en el periodo de vigencia del estado de alarma, se amplía en quince días naturales por cada semana transcurrida desde el inicio del estado de alarma. A lo que hay sumar la prórroga inicial de 30 días.

COMPUTARÁ LA FECHA ORIGINAL

Además, la orden aclara que, a la hora de establecer la validez de las nuevas revisiones, se tendrá en cuenta su fecha original y no computará la prórroga. Si un vehículo debe pasar la inspección cada dos años, por ejemplo, esos dos años se contarán desde que te caducó la actual, no desde que se realice la inspección.

LAS ITV HARÁN CAJA CON LOS TRANSPORTISTAS

Fenadismer ha expresado su desacuerdo con el calendario flexible para pasar la revisión técnica periódica en los próximos meses y evitar que las estaciones de ITV se colapsen. Consideran que la misma Orden incluye "una trampa por la cual, contraviniendo el Real Decreto que regula la inspección técnica de vehículos en España, a los vehículos que pasen la revisión se les pondrá en su ficha técnica no la fecha del día que acuden a la ITV sino la de la fecha en que debieron pasarla". Recuerdan que la consecuencia "perversa y aberrante" de esta regulación es que cientos de miles de vehículos dedicados al transporte de mercancías y de viajeros, por tener una determinada edad, han de pasar la ITV cada 6 meses, y atendiendo a la Orden del Ministerio de Sanidad tendrán que acudir dos veces seguidas la ITV en apenas unos días.

CASI UN MILLÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE AFECTADOS

Según sus estimaciones, y conforme a los datos estadísticos publicados por la Dirección General de Tráfico, los vehículos afectados por dicha medida que les hubiera caducado la ITV en este período de estado de alarma serían casi un millón de vehículos de transporte, desglosados del siguiente modo: 475.000 camiones, 400.000 furgonetas, 12.000 autobuses, 30.000 cabezas tractoras y unos 50.000 taxis y ambulancias.

“Todo ello supone, conforme a las tarifas que se cobran de media en España por la revisión periódica, unos ingresos extra para las estaciones de ITV de aproximadamente 60 millones de euros adicionales”, anticipan los responsables de Fenadismar.

FENADISMER CONSIDERA QUE LAS INSPECCIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS QUE HAYAN CADUCADO O VAYAN A CADUCAR ENTRE EL 1 DE MARZO Y EL 31 DE AGOSTO DEBERÍAN AMPLIARSE HASTA 6 MESES ADICIONALES, SIN ESTABLECER RETROACTIVIDAD ALGUNA

ACCIONES LEGALES SI NO HAY CAMBIOS



Fenadismar está estudiando emprender diferentes acciones legales contra la Orden aprobada por el Ministerio de Sanidad por vulneración de la legalidad vigente y por contravenir el Reglamento que próximamente va a aprobar la Unión Europea y que regulará la situación excepcional de revisión de las ITV de los vehículos en toda Europa.

Asimismo recomienda a todos los autónomos y empresas afectados por dicha medida que agoten la fecha límite para realizar la revisión periódica que prevé el Ministerio de Sanidad para evitar pasar dos veces seguidas la ITV de sus vehículos cuya ficha técnica caduque durante el estado de alarma.

Fecha en la que caducó la ITV	Plazo máximo para la revisión desde el fin del estado de alarma
Del 14 al 20 de marzo	45 días naturales
Del 21 al 27 de marzo	60 días
Del 28 de marzo al 3 de abril	75 días
Del 4 al 10 de abril	90 días
Del 11 al 17 de abril	105 días
Del 18 al 24 de abril	120 días
Del 25 de abril al 1 de mayo	135 días
Del 2 al 8 de mayo	150 días
Del 9 al 15 de mayo	165 días
Del 16 al 22 de mayo	180 días
Del 23 al 29 de mayo	195 días
Del 30 de mayo al 7 de junio	210 días

*El 7 de junio es el último día de estado de alarma según la prórroga en vigor a fecha de este artículo, pero si hay más prórrogas se ampliarán también estos plazos.



DOS TONELADAS MÁS DE CAPACIDAD DE CARGA SIN INCREMENTAR LA MMA

ATFRIE LANZA UNA PROPUESTA PARA ACABAR CON EL INTERCAMBIO DE PALETS

“VIENE A SATISFACER A TODOS LOS INTERVINIENTES EN LA CADENA DE TRANSPORTES, TANTO A LOS CARGADORES COMO A LOS PROPIOS CONDUCTORES”, ASEGURAN LOS RESPONSABLES DE ATFRIE A LA HORA DE VALORAR SU PROPUESTA PARA MODIFICAR EL SISTEMA DE INTERCAMBIO DE PALETS TIPO EUR

El punto de partida sería la prohibición, a ser posible a nivel europeo, del sistema de intercambio de palets tipo EUR. “De esta forma se satisfacen dos de las reivindicaciones de cada parte: los conductores dejarían de dedicar un tiempo de su actividad diaria a la manipulación de las paletas, lo que les acarrea no pocos problemas de salud laboral, pues la carga y descarga en las paletteras de más de 700 kg. en

cada operación. Esto, evidentemente, tiene su correlato de gasto público, puesto que los accidentes y enfermedades laborales asociados a las paletas no son escasos y con esta medida prácticamente desaparecerían.

Por lo que respecta a los cargadores, saldrían tremendamente beneficiados por una mejora en la eficiencia en el transporte de mercancías paletizadas y, por ende, en la cadena logística, que tanto reclaman”, exponen los responsables de la Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida.

DOS TONELADAS MÁS DE CAPACIDAD DE CARGA

A juicio de ATFRIE, si se eliminan los intercambios de palets tipo EUR, se pierde la necesidad de transportar unas 30 paletas, de media en las paletteras. Se pierde, en consecuencia, la necesidad de las paletteras en los vehículos. “Esto supone, aproximadamente, dos toneladas más de capacidad de carga del vehículo, sin necesidad de incrementar la MMA. Dos toneladas más que suponen un importante incremento.”



Además destacan que se reduciría el tiempo de otros trabajos del conductor, “con lo que se consigue un incremento correlativo de los tiempos de conducción efectiva, sin haber incrementado ni un minuto el tiempo de trabajo de los conductores. Se incrementa la productividad de los trabajadores y se mejoran los flujos del transporte, pues se requerirá menos fechas, para transportar más mercancías.” También ponen de manifiesto disminuirían las emisiones por tonelada de producto transportada y el desgaste del firme.

COSTE CERO

“En primer lugar, que todo lo anterior (incremento de la productividad del transporte, mejora de la salud laboral de conductores y conductoras, reducción de emisiones por tonelada de producto transportada y eliminación de los incrementos en el desgaste del firme), se conseguiría sin necesidad de un solo euro de inversión pública, solo con un cambio normativo. Ni siquiera, por si a alguien se le ocurriera criticar la medida por ahí, la medida perjudicaría a la industria de los palets, porque éstas no se eliminan. Sólo se cambia un modelo de gestión que ha demostrado que trae más perjuicios que beneficios”, explican desde ATFRIE.

MENOS ROBOS

A ellos hay que sumar que el sistema de intercambio favorece los hurtos continuos y, por ende, la economía sumergida, el incremento de costes administrativos asociados a su control, problemas de seguridad de los conductores, etc. Cambiando este sistema, ya no sería necesaria la propiedad del palet, sino su alquiler, “lo que permitiría, mejorar los controles administrativos para su gestión, reduciendo este tipo de costes al concentrarlos más en las alquiladoras; disuadir los delitos de hurto, porque se reduciría el mercado de receptadores; favorecer el I+D+I, porque al convertirlo

“LOS CARGADORES SALDRÍAN TREMENDAMENTE BENEFICIADOS POR UNA MEJORA EN LA EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PALETIZADAS Y, POR ENDE, EN LA CADENA LOGÍSTICA”, EXPONEN LOS RESPONSABLES DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE BAJO TEMPERATURA DIRIGIDA

en una línea específica de negocio y no en una obligación de otro negocio, se incentivaría la mejora de su explotación; se evitarían todas las muertes y lesiones que ha habido entre los conductores perpetradas por las mafias que se dedican al robo de palets, ...”

MÁS CONTROL SANITARIO

Por último resaltan que el cambio de modelo de gestión permitiría controlar los ciclos de las paletas con lo que se podrían implementar sistemas de control sanitario, que resultan muy importantes en los intercambios post-coronavirus. “No es lo mismo que el control sanitario se concentre en unas pocas empresas de arrendamiento de paletas, que hacer que se disperse entre centenares de miles de propietarios de las mismas.”



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



SOBRE LA CARGA Y DESCARGA POR LOS CONDUCTORES; UNA VISIÓN DIFERENTE MÁS ALLÁ DEL COVID19

UNA CUESTIÓN QUE HA DE RESOLVERSE DEFINITIVAMENTE, INDEPENDIENTEMENTE DE LA PANDEMIA

COLABORACIÓN DEDICADA A CARLOS COCA RUIFERNÁNDEZ Y ROQUE MANRESA MIRA, ESTUDIOSOS DE LA HISTORIA DEL PENSAMIENTO POLÍTICO

AUNQUE LA CUESTIÓN RELATIVA A LA CARGA Y DESCARGA DE LA MERCANCÍA POR LOS CONDUCTORES ES MUY ANTIGUA, EN LOS ÚLTIMOS MESES, POR RAZÓN DEL RIESGO QUE ELLO SUPONE ANTE LA PANDEMIA DEL COVID19, HA VUELTO CON GRAN INTENSIDAD A OCASIONAR UN DEBATE SOBRE ESTA PROBLEMÁTICA, ESPECIALMENTE REFERIDA AL TRANSPORTE PESADO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Es en base a este riesgo que tanto CETM como FENADISMER, entre las reivindicaciones elevadas al Ministerio de Transportes con relación a la crisis originada por el Covid19, se encuentra la de que se prohíba de forma expresa que los conductores puedan realizar labores de carga y descarga de la mercancía. Esta reivindicación es congruente con la Comunicación de la Comisión UE de 24 de marzo del presente año sobre *“La puesta en marcha de los carriles verdes en el marco de las medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales”*, que en su Anexo 2 (Recomendaciones para los conductores y las empresas y autoridades públicas competentes relacionadas con el

sector del transporte implicados en el transporte de mercancías a raíz del brote de COVID-19), expresa: *“Las actividades de carga y descarga deben ser realizadas, en la medida de lo posible, por el personal local de la empresa que reciba o envíe las mercancías. Cuando estén obligados a supervisar estas actividades, los conductores permanecerán a una distancia mínima de seguridad respecto del resto del personal y utilizarán el material de protección disponible, como guantes”*. Por su parte, el Ministerio, si bien ha apoyado esta recomendación, se ha manifestado contrario a dictar una nueva normativa que prohíba que los conductores lleven a cabo labores de carga y descarga, lo que ha sido censurado tanto por dichas patronales como por el Comité Nacional de Transporte por Carretera.

Es en este orden de cuestiones que con fecha 8 de mayo, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha reunido con representantes de UGT y de CCOO, al objeto de abordar los aspectos laborales, económicos y de prevención en todos los sectores del transporte en el actual contexto de alerta sanitaria por COVID-19 que vive nuestro país, habiéndose acordado la creación de una Comisión de seguimiento sobre la aplicación de las distintas fases de la desescalada, con la finalidad de que se implementen todas las medidas destinadas a la protección de usuarios y trabajadores. Y con fecha 7 del mismo mes, en el Congreso de los Diputados, el portavoz de ERC ha apoyado que provisionalmente, en tanto dure la pandemia, se prohíba a los conductores realizar labores de carga y descarga.

UNA SOLUCIÓN DEFINITIVA

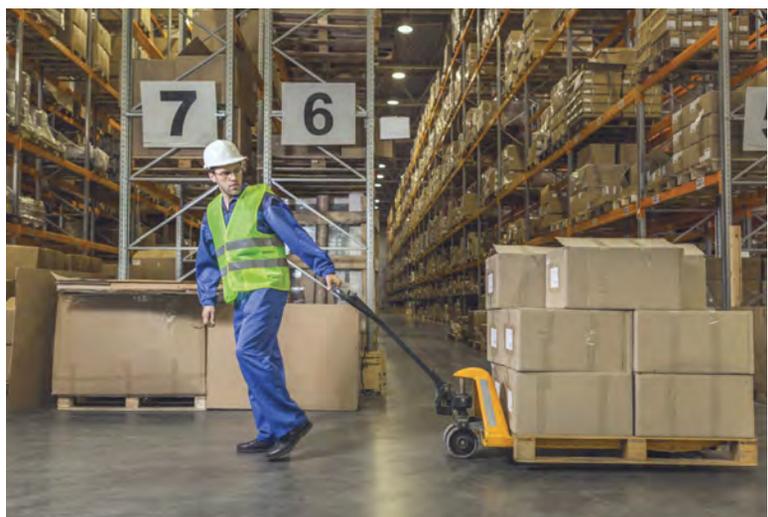
Pero a mi juicio, **la problemática va más allá del periodo que la pandemia afecte a la salud**, e incluso de que se regulen las condiciones higiénicas (desinfección, etc.) en las que ha de realizarse la carga y descarga (lo que no se ha hecho). La prohibición de que los conductores no realicen la labores de carga y descarga debiendo es una **cuestión que ha de resolverse definitivamente, independientemente de la pandemia. Y ha de resolverse en el sentido de prohibir que los conductores del transporte de mercancías realicen labores de carga y descarga**, dejando aparte de esta prohibición a los transportes de paquetería en general (servicios de transportes de reparto en vehículos furgonetas y similares, de pequeño tonelaje, cuya mercancía es de pequeño volumen y peso). Para tomar conciencia de la importancia de la problemática que se examina, ha de dejarse constancia de que según las últimas encuestas realizadas, alrededor el 64% de los conductores de transporte pesado de mercancías por carretera son obligados a realizar labores de carga y descarga. **La razón por la que mantengo esta opinión se basa, esencialmente, en las siguientes razones:**

a) **La función de un conductor** que no sea repartidor de mercancías de escaso peso (en general

UN CONDUCTOR QUE REALIZA TAREAS DE CARGA Y DESCARGA TIENE UN IMPORTANTE PLUS DE CANSANCIO MOTIVADO POR ESTA LABOR

carga fraccionada en vehículos ligeros) **no es sino la de conducir**, y no puede ser obligado (bajo la coacción de su posible despido o no contratación si es autónomo) a tenor de sus funciones en la normativa laboral (convenios colectivos) a realizar la labor complementaria y ajena a su trabajo de cargar y descargar la mercancía, debiendo de limitarse, por causa de la seguridad vial, a controlar que la misma se acopla debidamente dentro del vehículo (camión).

b) **La UE ha regulado la materia relativa a los tiempos de conducción y periodos de descanso (Reglamento UE 561/2006, modificado por los Reglamentos 1073/2009 y 165/2014) al objeto de que los conductores a cuyo transporte es de aplicación la normativa, soporten un máximo nivel permitido de cansancio, al objeto no solo de garantizar la salud de los conductores, sino que también la seguridad vial. Y es en este orden de cuestiones que claramente un conductor que realiza tareas de carga y descarga tiene un importante plus de cansancio motivado por esta labor, que en definitiva supone inaplicar o degradar los parámetros en los que se basa esta normativa comunitaria, ya que es evidente que el trabajo de carga y descarga provoca un agotamiento que repercute notoriamente en el rendimiento de la función de la conducción, con sus efectos negativos sobre la seguridad vial. Es por ello que lo congruente con la aplicación y finalidades del Reglamento UE 561/2006, es prohibir para el ámbito del transporte de mercancías citado, que los conductores realicen labores de carga y descarga de la mercancía.**



a) Aunque no hay enfermedades profesionales derivadas directamente de la conducción (Primer estudio realizado sobre la materia en julio de 1998 y el muy reciente de la Organización Empresarial de Logística y Transporte, y Real Decreto 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro), los conductores profesionales ya sufren una serie de dolencias como dolores cervicales y dorsales, que se agravan por causa de la realización de la carga y descarga, que muchas ocasiones no se hace conforme a la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales.

Es la realidad que, habida cuenta la gran competencia existente entre las empresas transportistas, en definitiva los acuerdos con los cargadores son contratos de adhesión, pero a mi juicio si bien en estos contratos se puede incluir una cláusula que especifique que la carga y descarga será por cuenta del porteador, lo que no puede suscribirse es que la haga el conductor, salvo que su convenio colectivo lo permita. Se trata, pues, de una realidad en la que en la práctica ni el porteador ni el conductor, de hecho, pueden negarse so pena de no contratar (porteador) o de ser despedido (conductor). Pero nótese que, como veremos a continuación, una cuestión es que se pueda pactar que la carga y descarga será de cuenta del porteador, y otra muy distinta que este trabajo lo lleve a cabo concretamente el conductor que realiza el trans-

porte de que se trate, lo que no se puede convenir. Pero ha de hacerse notar, también, que cuando el porteador es una empresa autónoma, porteador y conductor se confunden en uno solo, lo que hace que la cuestión revista unas características jurídicas distintas.

NORMATIVA SECTORIAL DE APLICACIÓN

Así, y con relación a la normativa sectorial que es de aplicación, interesa repasar los siguientes preceptos:

1º.- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

- artículo 18. "El precio de los transportes discrecionales de viajeros y mercancías y el de las actividades auxiliares y complementarias de transporte, será libremente fijado por las partes contratantes", lo que hace mención a que cualquier otra actividad complementaria, como la carga y descarga por los conductores (en lugar de por el cargador y el destinatario), debe de ser objeto de un concepto independiente dentro del contrato de transporte.

UNA CUESTIÓN ES QUE SE PUEDA PACTAR QUE LA CARGA Y DESCARGA SERÁ DE CUENTA DEL PORTEADOR, Y OTRA MUY DISTINTA QUE ESTE TRABAJO LO LLEVE A CABO CONCRETAMENTE EL CONDUCTOR



- artículo 22.1, en su redacción dada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre. *“Únicamente podrá contratar la realización de servicios de transporte terrestre de mercancías en concepto de porteador, y emitir facturas en nombre propio por su prestación, quien previamente sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transportes de esta clase o, en otro caso, de una autorización de operador de transporte de mercancías”*. Este mismo artículo, en la redacción originaria de la LOTT, disponía: *“1. En los servicios de transporte por carretera de carga completa, las operaciones de carga de las mercancías en los correspondientes vehículos, así como las de descarga de éstos, salvo que expresamente se pacte otra cosa, serán por cuenta respectivamente del cargador o remitente y del consignatario. No obstante el portador podrá impartir instrucciones para la colocación y estiba de las mercancías. 2. En los servicios de carga fraccionada, entendiéndose por tales aquellos en los que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, etc., las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte otra cosa, y en todo caso la colocación y estiba de las mercancías, serán por cuenta del porteador”*. La modificación de este precepto

tiene su fundamento en que como veremos a continuación, esta materia se reguló con posterioridad a la promulgación de la LOTT, concretamente en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Vemos, pues, en contra de lo afirmado últimamente en algunos medios, que **la LOTT nunca prohibió que la carga y descarga sea por cuenta del porteador**, sino que siendo la regla general la de que sea por cuenta del cargador y del destinatario, se

A MI JUICIO LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE LA MERCANCÍA, SALVO PARA LOS SUPUESTOS CONTEMPLADOS EN EL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 20 DE LA LCTTM (EN GENERAL TODOS AQUELLOS SERVICIOS EXENTOS DEL TACÓGRAFO), DEBERÍAN DE SER PROHIBIDOS POR LEY, MODIFICÁNDOSE ÉSTA, POR RAZÓN A QUE NO SE DESVIRTÚE LA VIGENTE NORMATIVA SOBRE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y PERIODOS DE DESCANSO

admite pacto en contrario. Ahora bien, lo que no dice la Ley, y no podría prescribirlo, es que correspondiendo en virtud de pacto la operación de carga y descarga al porteador, esta labor sea hecha por el conductor, matiz que como se ha anticipado más atrás, tiene su relevancia jurídica.

2º.- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM).

- artículo 20 (*Sujetos obligados a realizar la carga y descarga*). *“1. Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías. 2. El cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el apartado anterior. Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador. 3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador. En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar. 4. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa”*.

- artículo 21 (*Acondicionamiento e identificación de las mercancías*). *“1. Salvo que se haya pactado otra cosa, el cargador deberá acondicionar las mercancías para su transporte. Los bultos que componen cada envío deberán estar claramente identificados y señalizados mediante los correspondientes signos, coincidiendo con la descripción de los mismos contenida en la carta de porte. 2. Cuando su na-*

turalidad o las circunstancias del transporte así lo exijan, las mercancías deberán ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas, embaladas y, en su caso, identificadas y señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías.

3. El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos sean manifiestos o ya conocidos".

- artículo 28. (Custodia y transporte). "1. El porteador está obligado a guardar y conservar las mercancías objeto de transporte desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino, de conformidad con lo estipulado en el contrato y las disposiciones de esta ley. 2. El porteador asume la obligación de conducir a destino las mercancías objeto de transporte para su entrega al destinatario. Salvo que se hubiese pactado un itinerario concreto, el porteador habrá de conducir las mercancías por la ruta más adecuada atendiendo a las circunstancias de la operación y a las características de las mercancías. 3. El porteador también se obliga a cumplir

las demás prestaciones complementarias o accesorias que haya asumido con motivo u ocasión del transporte, en los términos y condiciones pactados en el contrato".

Así pues, los sujetos obligados a realizar la carga y la descarga son del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se estipule que serán a cargo de porteador antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. En cambio, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán cuenta del porteador.

3º.- [Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.](#)

- artículo 1. "Las referidas condiciones de contratación serán de aplicación, con carácter general, en la contratación de cualquier clase de servicios de transporte de mercancías por carretera, sean cuales fueren sus características concretas o las de la mercancía transportada, salvo que se disponga otra cosa en unas condiciones especialmente establecidas para la modalidad de transporte de que se trate".

- artículo 2. "Alcance de la aplicación de las condiciones de contratación. 1. En ausencia de pacto expreso en el correspondiente contrato singular, las partes podrán exigirse mutuamente su cumplimiento con arreglo a las condiciones generales incluidas como anexo de esta orden, las cuales tendrán, en todo caso, carácter supletorio de aquél. Tratándose de contratos de adhesión, únicamente podrán modificarse estas condiciones cuando las que se establezcan resulten más beneficiosas para el adherente. 2. Conforme a lo que se dispone en los artículos 1.255 y 1.275 del Código Civil y 53 del Código de Comercio, carecerán de eficacia los pactos de las partes que sean contrarios a las leyes".

LO CIERTO ES QUE ESTA PROHIBICIÓN DEBERÍA DE SER PROMULGADA POR LAS INSTITUCIONES COMUNITARIAS, PERO A MI ENTENDER NADA SE OPONE PARA QUE POR LO QUE SE REFIERE A NUESTRO ÁMBITO TERRITORIAL, EN BASE AL FUNDAMENTO JURÍDICO ENUNCIADO, SEA EXPRESAMENTE ORDENADA ESTA PROHIBICIÓN EN UN PRECEPTO CON RANGO DE LEY



- ANEXO Condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. "3. Precio y gastos del transporte. 3.1 El precio de los servicios de transporte y, en su caso, el de otros complementarios incluidos en el contrato se determinará en éste de forma diferenciada, teniendo en cuenta las circunstancias y características particulares de explotación de cada uno de dichos servicios. Cuando nada se haya pactado, el precio será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir el envío. En ningún caso se presumirá que el transporte incluido en el contrato es gratuito. Tampoco se presumirá la gratuidad de aquellas actuaciones preparatorias o complementarias del transporte cuya ejecución se incluya en el correspondiente contrato. 4.14 Carga del envío: Las operaciones de carga del envío a bordo del vehículo serán por cuenta del cargador, salvo que el porteador hubiese asumido expresamente su realización antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba de las mercancías. El cargador soportará las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que le corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el párrafo anterior. Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo sus instrucciones. Estas reglas no se aplicarán cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa. 4.15 Manipulación del vehículo para su carga: Las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos a fin de posibilitar su adecuada carga o de asegurar la integridad del envío durante su transporte, tales como desentoldado y entoldado, desmontaje o montaje de cartolas, etc., serán de cuenta del porteador, si bien el cargador o el expedidor deberá poner a su disposición los medios personales o materiales necesarios para ayudarle a ejecutar dichas operaciones. 5.1 Custodia y transporte: El porteador asume la obligación de conducir a destino el envío objeto de transporte para su entrega al destinatario. 9. Reglas especiales para los contratos de transporte de paquetería y similares. 9.1 Carga y descarga en la paquetería: En los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador. En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar".



CONCLUSIÓN

Por cuanto se ha expuesto y razonado sucintamente, a mi juicio las operaciones de carga y descarga de la mercancía, salvo para los supuestos contemplados en el apartado 3 del artículo 20 de la LCTTM (en general todos aquellos servicios exentos del tacógrafo), deberían de ser prohibidos por Ley, modificándose ésta, por razón a que no se desvirtúe la vigente normativa sobre tiempos de conducción y periodos de descanso, tal y como se ha razonado al principio de la presente colaboración. No se trata, pues, de motivos relacionados con las enfermedades profesionales, como tampoco de orden laboral general, sino de afianzar la seguridad vial que es lo que en definitiva constituye el objeto esencial del Reglamento UE 561/2006, que como se ha reiterado y es pertinente volver a expresar, queda desvirtuado en sus efectos en los casos en los que el conductor realiza las labores de carga y/o descarga. Es lo cierto que esta prohibición debería de ser promulgada por las instituciones comunitarias, pero a mi entender nada se opondrá para que por lo que se refiere a nuestro ámbito territorial, en base al fundamento jurídico enunciado, sea expresamente ordenada esta prohibición en un precepto con rango de Ley.



FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO
(fcajet@telefonica.net).
ABOGADO. ACADÉMICO EX DIRECTOR GENERAL DEL INTA
Y DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES POR CARRETERA.
EX PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR
DE OBRAS PÚBLICAS Y DE INSA
EX INSPECTOR GENERAL DE SERVICIOS DEL Mº FOMENTO



IVECO S-WAY: TU HOGAR LEJOS DE CASA

EL CONDUCTOR ES EL PROTAGONISTA EN EL BUQUE INSIGNIA DEL FABRICANTE ITALIANO

LOS CONDUCTORES PASAN UNA MEDIA DE 56 HORAS SEMANALES AL VOLANTE Y RECORREN UNOS 110.000 KILÓMETROS AL AÑO

Por ello, IVECO en su labor como fabricante, ha centrado sus esfuerzos para que el conductor sea el protagonista del nuevo vehículo industrial pesado de la marca, el IVECO S-WAY. El nuevo modelo, disponible en versión diésel y gas natural licuado, se ha rediseñado desde dentro hacia fuera basándose en sus necesidades.

El equipo de I+D de IVECO ha ampliado la altura interior de la cabina hasta 2.15 metros y ha incorporado un colchón más cómodo, dos frigoríficos y un módulo de noche, desde donde se puede controlar todo el camión, desde el aire acondicionado, radio, ventanillas, hasta la seguridad de noche y el navegador.

MÁS SEGURO

Una de las claves del IVECO S-WAY ha sido la mejora de la seguridad de la cabina desde el punto de vista de un choque frontal lateral y aplastamiento, incrementando la rigidez estructural y la capacidad de absorción de energía de forma lateral y frontal, una resistencia mecánica que cumple con los estándares para pruebas de choque en la cabina ECE R29.03. Igualmente, el eje delantero se ha ajustado para reducir las distancias de frenado en un 15%, lo que mejora aún más la seguridad general.

MÚLTIPLES SISTEMAS DE ASISTENCIA

Además, este modelo cuenta con una gama completa de sistemas avanzados de asistencia al conductor para ayudarle a maniobrar el vehículo de manera eficiente y segura, al tiempo que reduce la fatiga en carretera. Asimismo, y pensando en la tranquilidad del conductor durante sus descansos, IVECO ha rediseñado la puerta incluyendo el bloqueo mecánico safety lock, un sistema de cierre centralizado integrado con el cierre de seguridad nocturno, donde la puerta sólo puede abrirse desde el interior.

El nuevo diseño también proporciona al conductor una visibilidad directa mucho mayor con ventanas laterales y espejos retrovisores integrales. Las nuevas luces LED tienen un haz mucho más nítido que aumenta la visibilidad y la percepción de los obstáculos en un 15%, mejorando la seguridad en condiciones de poca luz.

CONECTIVIDAD PARA MEJORAR

LA VIDA DEL CONDUCTOR

El IVECO S-WAY utiliza la conectividad para mejorar la vida del conductor, gracias a las funciones avanzadas de asistencia al conductor y estilo de conducción junto a servicios desarrollados para ayudarle a maniobrar sin esfuerzo y de forma eficiente, usando la app intuitiva MyIVECO EASY Way. Su Connectivity Box que recoge, procesa e intercambia datos en tiempo real. Funciona con una plataforma de servicios desarrollada en colaboración con Microsoft que ofrece un almacenamiento y gestión de datos seguros, así como otros servicios de valor añadido, para estar 100% conectados con el vehículo en todo momento.



LAS FÁBRICAS DE IVECO EN ESPAÑA YA ESTÁN EN MARCHA

Las plantas del Grupo CNH Industrial en Madrid y Valladolid han desarrollado un extenso plan de medidas de seguridad contra el Covid-19 con el fin de salvaguardar la salud de sus empleados en el retorno de la actividad de sus líneas de producción. Entre las medidas que ha adoptado IVECO, se encuentran: la instalación de cámaras termométricas para la lectura de temperatura corporal en las principales entradas a las instalaciones, la adaptación de las líneas de producción para garantizar que los empleados puedan mantener la distancia de seguridad recomendada por las autoridades sanitarias, así como la modificación de los horarios para evitar aglomeraciones entre turnos y la bajada de velocidad de la producción. Además se suministran mascarillas quirúrgicas a los empleados, se ha implantado la desinfección periódica de todas las zonas comunes, y se ha ampliado el número de dispensadores de gel desinfectante en baños, vestuarios y otras áreas de la fábrica entre otras muchas medidas.

Desde el comienzo de la crisis sanitaria, IVECO ha llevado a cabo una labor informativa y preventiva, a través de diferentes soportes de comunicación, como videos, folletos y visuales, para ayudar a toda la plantilla a conocer las instrucciones y recomendaciones.





EL CAMIÓN 100% ELÉCTRICO DE MAN PROGRESA ADECUADAMENTE

DIVERSAS EMPRESAS DE TRANSPORTE EUROPEAS ESTÁN PROBANDO EL eTGM

FRIEDRICH WENNER GMBH, UNA COMPAÑÍA ALEMANA FIRMEMENTE COMPROMETIDA CON EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE, ACABA DE RECIBIR UNA UNIDAD DE ESTE VEHÍCULO 100% ELÉCTRICO

CO2 de la empresa”, destaca su director general, Stephan Potthoff-Wenner.

MOTOR ELÉCTRICO DE 264 KW (360 CV)

El MAN eTGM es un vehículo de reparto completamente eléctrico con una configuración de

Desde hace años, esta empresa realiza una gestión sostenible de residuos, apuesta por la optimización energética y genera energía por medio de un sistema fotovoltaico ubicado en las cubiertas de las naves de producción y almacenamiento. La incorporación de este nuevo camión eléctrico es un eslabón más de su enfoque. “Apoya a la perfección las exhaustivas medidas que hemos adoptado en los últimos años para reducir de manera sostenible las emisiones de





chasis de tres ejes 6x2-4 con eje no traccionado direccional y elevable para una MMA de 26 toneladas. El vehículo está equipado con un contenedor de carga seca para transportar las cajas de cartón protegidas de la humedad. El camión de reparto eléctrico está propulsado por un motor eléctrico de 264 kW (360 CV) que transmite un par máximo de 3100 Nm. Las unidades auxiliares como la dirección asistida, el compresor de aire y el sistema de climatización funcionan con electricidad y se controlan, en función de la demanda, a través del sistema de gestión de energía garantizando así un ahorro energético.



EL CAMIÓN ELÉCTRICO ENTREGADO A FRIEDRICH WENNER GMBH FORMA PARTE DE UNA SERIE PEQUEÑA DE VEHÍCULOS QUE MAN TIENE PREVISTO SUMINISTRAR A DIVERSOS CLIENTES DE TODA EUROPA A LO LARGO DE ESTE AÑO

EL 'VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2020' TAMBIÉN SE MUEVE CON ELECTRICIDAD



Un amplio jurado compuesto por medio centenar de profesionales del transporte y del ámbito de la automoción, después de evaluar a los doce vehículos candidatos en esta edición, designaron a la **nueva MAN eTGE**, la furgoneta 100% eléctrica del fabricante alemán, como el mejor 'Vehículo Industrial Ligero del Año 2020' en España.

La MAN eTGE está propulsada por un potente motor eléctrico que se alimenta de una batería de ión-litio. Esta batería se carga externamente desde la red eléctrica, así como mediante la recuperación de la energía de frenada, y su autonomía alcanza los 173 km (según NEDC). Las zonas de cero emisiones no son un obstáculo para MAN eTGE y, gracias a su funcionamiento ultrasilencioso, puede usarse casi a cualquier hora del día.



Marcus Gossen, Director Gerente de MAN Truck & Bus Iberia, fue el encargado de recoger el trofeo de manos del Director General de ASTIC, Ramón Valdivia.

TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES YA HAN PROBADO EL eTGM



MAN Truck & Bus Iberia reunió a las empresarios que tuvieron la oportunidad de probar el eTGM para conocer sus impresiones.

Durante el mes de diciembre 2018 y enero 2019, diversos clientes de MAN en nuestro país, como Acotral, Lidl España, Grupo Mazo y Mercadona, tuvieron la oportunidad de conocer de primera mano la respuesta de una unidad rígida 6x2 de distribución equipada con trampilla elevadora y equipo de frío. El director general de Acotral, Ángel Gonzalez, se mostró muy satisfecho con las primeras pruebas realizadas con eTGM.

Valoró la experiencia como “muy positiva, y muy esperanzadora”. “Nos deja claro que la electromovilidad ya es una realidad”, concluyó. Por su parte, desde el Grupo Mazo calificaron esta prueba piloto como “muy enriquecedora” y consideran que sus resultados positivos “se podrán extrapolar al transporte de largo recorrido, que es el que habitualmente realizamos”, señaló David Mazo.

MAN TRANSPORT SOLUTIONS OFRECE UN ASESORAMIENTO INDIVIDUAL, EXHAUSTIVO Y ORIENTADO A SUS NECESIDADES, PARA FACILITAR EL DESEMBARCO DE LOS PROFESIONALES EN LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

MAN TRANSPORT SOLUTIONS: ASESORAMIENTO PERSONALIZADO

A fin de facilitar al máximo la entrada en el mundo de la movilidad eléctrica, MAN ofrece a los clientes que adquieren un eTGM con MAN Transport Solutions un asesoramiento individual, exhaustivo y orientado a sus necesidades. Además, los conductores de un MAN eTGM reciben la formación para conductores de MAN ProfiDrive especialmente diseñada para responder a las exigencias de conducción de un vehículo totalmente eléctrico.

CASI DOS AÑOS DE PRUEBAS

Desde septiembre de 2018, nueve camiones eléctricos con diseño similar se han utilizado con éxito en actividades cotidianas en nueve empresas del Consejo de logística sostenible (CNL) de Austria. El Grupo Logístico LGI también utiliza desde diciembre de 2018 un MAN eTGM en la logística de piezas para Porsche en su centro de producción de Stuttgart-Zuffenhausen.

HASTA 200 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

La recuperación de la energía de frenado permite transformar la energía cinética del vehículo en energía eléctrica en las fases de deceleración y devolverla al acumulador de batería. Esta tecnología puede aumentar de forma considerable la autonomía. Un indicador en el salpicadero informa al conductor sobre el nivel de carga actual de las baterías. La energía necesaria para el camión se consigue a través de potentes baterías de ión-litio del Grupo Volkswagen situadas debajo de la cabina sobre el eje delantero, en el espacio donde se coloca la cadena cinemática diésel en los vehículos convencionales. Las demás baterías se localizan en el bastidor del vehículo. El MAN eTGM puede alcanzar los 200 kilómetros de autonomía en función del área de aplicación y de las condiciones climáticas y topográficas. Las baterías se pueden cargar con corriente alterna de 22 o 44 kW o con corriente directa de 150 kW, la denominada “carga rápida”.





RENEWI REFUERZA SU CONFIANZA EN DAF

ES EL PRINCIPAL PROVEEDOR DE ESTA FLOTA COMPUESTA POR 2.400 VEHÍCULOS

LA EMPRESA INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE RESIDUOS INCORPORÓ A SU FLOTA CAMIONES DEL FABRICANTE HOLANDÉS HACE UNOS MESES Y AHORA HA REALIZADO UN NUEVO PEDIDO

Un total de 200 camiones DAF se entregarán a las divisiones neerlandesa y belga de Renewi. En el pedido se incluyen 193 camiones rígidos con diferentes carrocerías. La mayoría de los chasis cuenta con un sistema compactador y de carga trasera, pero en el pedido también se incluyen camiones rígidos con carga basculante, sistema elevador de gancho o grúa situados directamente detrás de la cabina para vaciar contenedores soterrados. El último camión cuenta con un eje delantero nuevo de 10 toneladas, con el que es posible ampliar la capacidad de carga. El pedido se completa con una serie de 7 tractores CF. Se utilizarán en el Benelux con remolques/semirremolques volquete y con remolques/semirremolques con superficie de paso para el transporte de residuos.

COLABORACIÓN DURADERA

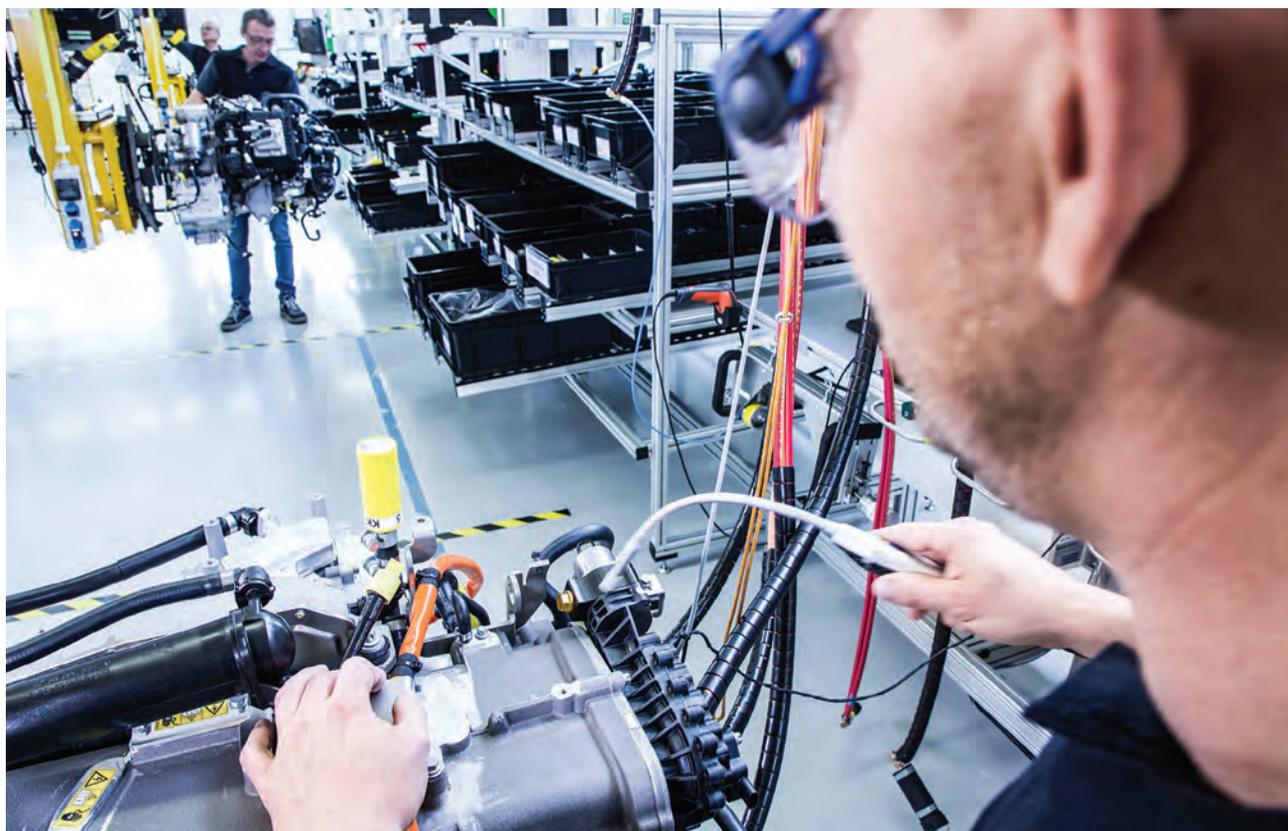
Renewi y DAF han confiado mutuamente en su experiencia durante muchos años. Al tiempo que DAF confía en los servicios de Renewi para la clasificación sostenible de los residuos, la flota de 2.400 camiones de la empresa de gestión de residuos está formada principalmente por camiones de DAF. Meinderdjan Botman, director general de residuos comerciales de Renewi en los Países Bajos, destaca que "los camiones DAF nos ayudan a reducir al má-

ximo las emisiones". El bajo coste total de propiedad, las nuevas tecnologías innovadoras y la flexibilidad de las configuraciones del chasis, han llevado a Renewi a seguir confiando en los camiones DAF.

PREMIO PARA LEYLAND TRUCKS



La empresa de PACCAR, ubicada en Preston Lancashire, ha ganado el prestigioso premio "Queen's Award for Enterprise in International Trade 2020" por aumentar las exportaciones en casi un 50% en los últimos tres años. Leyland Trucks fabrica camiones DAF XF, CF y LF para el Reino Unido, Europa, América del Norte y del Sur y el mercado asiático. y emplea a más de 1.000 personas en sus instalaciones de un millón de pies cuadrados. Entregó casi 20.000 camiones en 2019.



DAIMLER Y VOLVO UNEN SUS FUERZAS PARA FABRICAR PILAS DE COMBUSTIBLE

PODRÍAN COMERCIALIZAR CAMIONES CON ESTA TECNOLOGÍA EN LA SEGUNDA MITAD DE ESTA DÉCADA

AMBOS GRUPOS AUTOMOVILÍSTICOS HAN ALCANZADO UN PREACUERDO NO VINCULANTE PARA CREAR UNA EMPRESA QUE PRODUZCA Y COMERCIALICE SISTEMAS DE PILAS DE COMBUSTIBLE PARA VEHÍCULOS PESADOS

La división de camiones de la compañía alemana consolidará todas sus actividades relacionadas con la pila de combustible en la empresa conjunta, mientras que la firma sueca se hará con la mitad del capital por 600 millones de euros. Daimler y Volvo serán socios al 50 % en la nueva empresa, que operará de forma independiente, pero ambos grupos seguirán siendo competencia en otras áreas de negocio.

ACELERARÁ LA LLEGADA DEL SISTEMA DE PILAS DE COMBUSTIBLE

El objetivo común es ofrecer vehículos pesados con células de combustible para largo recorrido en la segunda mitad de esta década, además de otras aplicaciones automovilísticas. "Unir fuerzas disminuirá los costes de desarrollo para ambas compañías y acelerará la introducción en el mercado del sistema de pilas de combustible en vehículos para el transporte pesado y aplicaciones de largo recorrido", aseguran en un comunicado conjunto.

TRANSPORTE VERDADERAMENTE NEUTRAL EN CO2



"La necesidad de transporte continuará creciendo y el transporte verdaderamente neutral en CO2 se puede lograr a través de sistemas de propulsión eléctrica con energía proveniente de baterías o convirtiendo hidrógeno a bordo en electricidad", analiza el presidente de Daimler, Martin Daum.

A su juicio, para camiones con mucha carga que recorren largas distancias, las pilas de combustible son una buena alternativa. "Daimler ha desarrollado un gran conocimiento en esta tecnología a través de su unidad de Mercedes-Benz las dos últimas décadas", remarca Daum.



Por su parte, el **consejero delegado del grupo Volvo, Martin Lundstedt**, destacó que el acuerdo muestra su apuesta por las células de combustible de hidrógeno en vehículos comerciales e instó a otras compañías e instituciones a contribuir al desarrollo de estas estableciendo la infraestructura necesaria

A LA ESPERA DE QUE SE CONCRETEN TODOS LOS DETALLES Y LAS AUTORIDADES DE COMPETENCIA DEN EL VISTO BUENO, EL OBJETIVO ES QUE EL ACUERDO DEFINITIVO SE FIRME ANTES DE QUE CONCLUYA EL AÑO

KARIN RÅDSTRÖM, AL FRENTE DE MERCEDES-BENZ TRUCKS

Ha sucedido en el cargo a Stefan Buchner, que tal y como anunció a principios de este año, ha decidido jubilarse después de más de tres décadas en la compañía. Rådström formará parte de la Junta Directiva de Daimler Trucks y será la máxima responsable de Mercedes-Benz Trucks. "Estamos muy contentos de darle la bienvenida a Karin a nuestro equipo. Tiene una gran experiencia internacional en la industria de vehículos comerciales", ha destacado Martin Daum, presidente de la junta directiva de Daimler Truck AG y miembro de la junta directiva de Daimler AG.



Rådström, nacida en Suecia, comenzó en Scania como aprendiz en 2004 después estudiar Ingeniería en Gestión Industrial en el Real Instituto de Tecnología de Estocolmo. Desde 2007, ha ocupado varios puestos de responsabilidad dentro de la organización de ventas y servicio de Scania: estuvo al frente del área de autobuses y autocares, y trabajó en el desarrollo de la creación del área de vehículos conectados. Desde 2019, Rådström era miembro de la de la Junta Ejecutiva y responsable de Ventas y Marketing de Scania.

GRUPO BAILÓN AMPLÍA SU FLOTA CON CAMIONES MERCEDES-BENZ



La empresa aragonesa Grupo Bailón, primera exportadora de huevos de España, ha adquirido ocho nuevos camiones Mercedes-Benz Actros, que cuentan con motorizaciones 1853 LS / 1858 LS / 1863 LS, y están equipados con cabina Big Space, sistema de cámaras Mirror Cam, zona de descanso Solostar, sistema multimedia Cockpit Interactive con navegador táctil, sistema Remote Online para interactuar con el ve-

hículo y sistema de gestión de flotas Fleetboard. La flota de camiones de Grupo Bailón cuenta con más de 50 unidades y Mercedes-Benz se consolida como su principal proveedor. En el acto de entrega de estos vehículos estuvieron presentes Carlos Bailón y Félix Bailón, gerentes del Grupo Bailón, Pedro Olivera, Jefe de Ventas de Ágreda Automóvil Mercedes-Benz y David Lozano, responsable comercial de la cuenta.



CAMIONES RENAULT TRUCKS PARA ARALOGIC

SU FLOTA ESTÁ COMPUESTA POR 125 CAMIONES Y 215 SEMIRREMOLQUES

LA EMPRESA ARAGONESA DEDICADA AL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS CRECE CON LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DEL FABRICANTE FRANCÉS

Aralogic ha ampliado su flota incorporando 10 Renault Trucks T 520 Sleeper Cab. Fieles a su compromiso con el medio ambiente, estas unidades incorporan además Optifleet Check, la herramienta telemática que les permite hacer un seguimiento detallado del consumo del vehículo y de los modos de conducción, así como conocer en todo momento su nivel de emisiones. Además, estos camiones incorporan el contrato de mantenimiento Start & Drive Excellence Predict, que permite, a través de la tecnología de conectividad del camión, anticiparse a las posibles inmovilizaciones y asegurar la máxima productividad del vehículo.

Con más de dos décadas de experiencia dedicadas al transporte de mercancías, Aralogic cuenta con dos sedes en París y Barcelona, que se suman a su base principal en la localidad de Zuera, donde se ha producido la entrega por parte de Agon Trucks Zaragoza, su concesionario Renault Trucks de confianza en la zona.

HORMIGONES CASTREJÓN CONFÍA EN RENAULT TRUCKS



La empresa toledana, especializada en la producción y transporte de hormigón, lleva más de 25 años prestando servicio a proyectos en Toledo y Madrid desde sus plantas ubicadas en Illescas, Cazalegas, La Puebla de Montalbán y en la capital toledana.

Ahora ha incorporado a su flota siete unidades de Renault Trucks T460 4x2, para seguir abasteciendo de áridos y cemento a sus clientes, que van desde pequeñas obras hasta grandes infraestructuras. Los especialistas de Talauto VI, su distribuidor Renault Trucks de confianza, conocedores de las especificaciones de su actividad, han configurado un vehículo robusto, con cabina corta y sistema Optibrake, pensado para obtener la máxima carga útil que permita aprovechar cada viaje.

La historia compartida de Renault Trucks, Talauto VI y Hormigones Castrejón se remonta a los orígenes de la empresa, ya que fue uno de sus camiones el primer vehículo de su flota. Concedora de la gama de vehículos de la marca francesa, esta empresa toledana reconoce la notable mejoría tanto en el confort a bordo como en las motorizaciones de los nuevos vehículos.

MUY RENTING
MUY RÁPIDO • MUY FLEXIBLE

2.0

- ✓ Seguro
- ✓ Neumáticos
- ✓ Garantía oficial

IVECO CAPITAL AXA BRIDGESTONE OK TRUCKS

IVECO PRESENTA MUY RENTING 2.0

ESTE PRODUCTO LANZADO EN 2019 HA TENIDO UNA EXCELENTE ACOGIDA EN EL SECTOR

EL FABRICANTE DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES HA RENOVADO SU PRODUCTO MUY RENTING CON UN PAQUETE COMPLETO DE SEGURO, NEUMÁTICOS Y GARANTÍA OFICIAL INCLUIDOS



MUY RENTING 2.0, se adapta a las necesidades de cada cliente con un proceso sencillo, ágil y personalizado de contratación a seis, nueve o doce meses de tractoras seminuevas IVECO OK TRUCKS, matriculadas en 2016 y 2017, y con un kilometraje de entre 300.000 y 600.000 kilómetros. Ahora se ha incluido un paquete completo de Seguro, Neumáticos y Garantía oficial de la marca. Además, ante la difícil situación que está atravesando el país, IVECO asumirá el pago del seguro para todas aquellas peticiones que se realicen hasta el 30 de junio, para así apoyar, ahora más que nunca, a los profesionales del transporte por carretera.

SIMPLIFICANDO LOS TRÁMITES

MUY RENTING 2.0 pone a disposición tractoras seminuevas IVECO Euro6, seguros, fiables y totalmente reacondicionados y certificados por IVECO. Presentes en toda la red de concesionarios de la marca, simplifica al máximo los trámites de contratación para una mayor facilidad y comunicación directa con el cliente, a través de la financiera IVECO Capital. Además y como novedad, la firma del contrato tendrá lugar en la propia concesión, omitiendo así los costes ante notario.

“UNA ALTERNATIVA TODAVÍA MEJOR”

“Nuestro cliente nos ha pedido la ampliación de un producto que ya estaba teniendo un gran éxito, con una oferta de servicios mucho más amplia y completa. MUY RENTING es un producto que durante los dos últimos años ha tenido una gran acogida y estoy convencido de que en este periodo tan complicado será una alternativa todavía mejor, ahora más completa y profesional, para todos aquellos que a día de hoy deciden no entrar en inversiones a largo plazo” señala **Roberto Anelli**, Director de IVECO PreOwned.





MERCEDES-BENZ INICIA LA COMERCIALIZACIÓN DE LA eSPRINTER

CRECE LA OFERTA DE VEHÍCULOS COMERCIALES 100% ELÉCTRICOS DEL FABRICANTE ALEMÁN

LA eSPRINTER, QUE SE UNE A LA eVITO, LLEGA PARA CONVERTIRSE EN EL MEJOR ALIADO PARA LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS EN ENTORNOS URBANOS POR SU AUTONOMÍA, CAPACIDAD Y VOLUMEN DE CARGA

Cuenta con un motor eléctrico de tres fases y seis polos de inducción asíncrono, la transmisión tiene una relación de cambio fija, el sistema de refrigeración y los componentes de la gestión electrónica están situados en el eje delantero y constituyen una unidad realmente compacta y ligera (125 kg). El motor dispone de una potencia de 85 kW (116 CV) y un par de 295 Nm.

Existen dos opciones de capacidad de batería: con 41 kWh (35 kWh disponibles), la autonomía es de hasta 120 km., y opcionalmente se puede optar por un cuarto módulo de batería que aumenta su capacidad a 55 kWh (47 kWh disponibles) y ofrece una autonomía de hasta 168 km. Mercedes-Benz Vans garantiza las baterías hasta 8 años o 160.000 km.

AL 80% DE CARGA EN 25 MINUTOS

El vehículo cuenta con un sistema que permite tanto la carga en continua (enchufe CSS, Combo 2) como la carga en alterna (enchufe Mennekes Modo

3 en red trifásica o monofásica). El conector de carga se ubica en la parrilla tras la estrella de Mercedes. Con una infraestructura de carga trifásica en alterna que permita 16 A por fase (7,4 kW) el vehículo puede ser completamente cargado en 6 horas (tres módulos de batería) u 8 horas (cuatro módulos de batería). En caso de cargar en corriente continua (DC) a 20 kW, la eSprinter puede ser cargada de 10 a 80% de capacidad de carga en aproximadamente 70-90 minutos o a 80kW (equipamiento opcional) en solo 25 minutos.

Para garantizar que el rango operativo se utilice al máximo, la eSprinter también carga sus baterías cuando está en movimiento. Al decelerar o frenar, la



Su autonomía puede alcanzar hasta 168 km.



Para optimizar el uso eficiente de la energía en el vehículo la eSprinter tienen tres modos de conducción diferentes.

rotación mecánica se convierte en energía eléctrica y se usa para cargar la batería de alto voltaje (recuperación). El conductor tiene una gran influencia en la recuperación utilizando avanzado sistema de recuperación por levas situadas detrás del volante.

TRES MODOS DE CONDUCCIÓN

Para optimizar el uso eficiente de la energía en el vehículo la eSprinter tienen tres modos de conducción diferentes. El modo de conducción "C" Confort proporciona una mejor respuesta dinámica y prestaciones; el modo de conducción "E" Economy que supone un balance entre prestaciones y ahorro de energía (modo estándar) y el modo de conducción "E+" Economy plus optimiza el consumo de energía y ofrece una mayor autonomía. Los modos de conducción pueden ser seleccionados a través de un botón que se encuentra debajo del botón de arranque.

MÁS DE 1.000 KG DE CARGA

La eSprinter está disponible con una longitud de 6.088 mm, tiene una capacidad de carga máxima de 1.038 kilos en 11 m³ de volumen, comparable con la Sprinter con un motor de combustión. El peso total máximo permitido es de 3.500 kilos. La disposición del conjunto de baterías bajo el suelo de carga, permite distintas posibilidades de carrozado para atender algunas necesidades específicas de algunos sectores en la distribución de última milla.

AL LADO DEL CLIENTE

El inicio de las ventas de la nueva eSprinter se suma a la eVito que supuso la puesta en marcha del programa

YA ES POSIBLE HACER PEDIDOS DE CUALQUIERA DE LAS VARIANTES DE LA NUEVA eSPRINTER. LAS PRIMERAS UNIDADES LLEGARÁN A LOS CONCESIONARIOS A PARTIR DEL PRÓXIMO MES DE JULIO

LAS CUENTAN SÍ SALEN

Los responsables de la marca destacan que los costes de operación (TCO) de la eSprinter son más favorables en comparación con una furgoneta equivalente con motor diésel. "El mayor precio de adquisición se compensa con unos costes de energía/combustible menores, hasta un 70% menor que un vehículo de combustión; menores costes de mantenimiento, al incluir de serie un contrato de mantenimiento durante los primeros cuatro años, así como ahorros en impuestos, tasas, aparcamiento o peajes", explican. Adicionalmente, las subvenciones vigentes en determinadas comunidades autónomas, permiten beneficiarse a los clientes de reducciones de precio. Sin añadir las ventajas que tienen los vehículos eléctricos de acceso al centro de las ciudades sin limitaciones.



LA eSPRINTER FURGÓN ESTÁ DISPONIBLE DESDE 53.050 € O 499 € AL MES (FINANCIACIÓN ALTERNATIVA A CUATRO AÑOS Y 20% DE ENTRADA) CON CUATRO AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDOS

comercial de movilidad eléctrica de Mercedes-Benz Vans que no solo consiste en la venta del vehículo, sino que abarca toda una gama de servicios y productos llave en mano para que el cliente solo tenga que preocuparse de su negocio.

La marca analiza exhaustivamente las circunstancias y desarrolla soluciones individuales tras una consultoría detallada con el cliente. Esto cubre todas las partes del proceso, desde la selección del vehículo, hasta la infraestructura de carga y la actualización de los lugares comerciales para el uso de esta forma diferente de energía.

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



La capacidad de carga máxima es de 1.038 kilos y el volumen de 11 m³.



TOYOTA CRECE EN EL SEGMENTO DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES

PROACE CITY YA ESTÁ EN LOS CONCESIONARIOS DE NUESTRO PAÍS

EL FABRICANTE NIPÓN OFRECE DOS VERSIONES SU NUEVO VEHÍCULO COMERCIAL DESTINADO A LOS PROFESIONALES: PROACE CITY VAN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PROACE CITY COMBI PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS. LA OFERTA SE COMPLETA CON UNA VARIANTE DIRIGIDA AL CLIENTE PARTICULAR: PROACE CITY VERSO

Es la versión más enfocada al transporte de mercancías. Se trata de un furgón con separador de la carga y dos o tres asientos delanteros. Se puede adquirir tanto con carrocería corta (4,40 metros) como larga (4,75 metros), en todo caso con una puerta lateral y dos traseras. Proace City Van es capaz de transportar 650 ó 1000 kg de carga útil, en función de la versión. Se puede elegir entre tres potencias del motor diésel 1.5D, asociado en todo caso a una transmisión manual: 75 y 100 CV (con caja manual de 5 velocidades) y 130 CV (con caja manual de 6 velocidades).

TOYOTA PROFESSIONAL: 10.000 VEHÍCULOS COMERCIALES EN 2021

Paralelamente a la expansión de su oferta de vehículos comerciales, que con PROACE CITY permite a Toyota cubrir el 80% del mercado español, Toyota España se encuentra inmersa en el lanzamiento de Toyota Professional, que supone una atención más especializada a los clientes que deseen adquirir un vehículo comercial Toyota. Se trata de una nueva marca que aglutina toda la oferta en el segmento comercial de Toyota en España, de Yaris hybrid ECOVAN a PROACE, Land Cruiser y Hilux, a los que ahora se une el nuevo PROACE CITY. Los responsables de la marca en España se han fijado como objetivo matricular 10.000 vehículos comerciales, 4.000 unidades corresponderían a Proace City.



EL FABRICANTE JAPONÉS HA INICIADO LA COMERCIALIZACIÓN DE SU PRIMERA FURGONETA FABRICADA EN ESPAÑA. SE PRODUCE EN LA PLANTA DE PSA EN VIGO (GALICIA)

Se comercializa con dos acabados: GX y VX. La versión GX incluye de serie, entre otros elementos, Asistente de Arranque en Pendiente (HAC), Control de Descenso (DAC), protector de la zona de carga de plástico, climatizador, asiento individual para el pasajero, pre-instalación de bola de remolque y llamada de emergencia (e-Call).

La variante VX añade control de crucero con limitador de velocidad, faros antiniebla, sistema multimedia Toyota Touch 2 con pantalla de 8", conectividad móvil con Apple CarPlay y Android Auto, sensores de aparcamiento y panelado completo en madera de la zona de carga. Además, el asiento individual del pasajero es reemplazado por uno doble, para un total de tres plazas (conductor y dos pasajeros).

PROACE CITY COMBI

La segunda opción de la gama para los profesionales es un vehículo mixto con la segunda fila de asientos plegable a nivel del piso, que permite transportar mercancías o pasajeros según las necesidades en cada momento. Al igual que su "hermana", está disponible tanto con carrocería corta (4,40 metros) como larga (4,75 metros), con dos puertas laterales y portón trasero o una puerta lateral y doble puerta trasera acristalada en función del acabado. Hay versiones de 5 y 7 plazas.

Proace City Combi se comercializa con motor diésel 1.5D de 100 (con caja manual de 5 velocidades) ó 130 CV (con caja manual de 6 velocidades / Automática 8 velocidades).

Igual que la variante más enfocada al transporte de mercancías, está disponible en dos acabados: GX y VX. El primero incluye doble puerta trasera acristalada, 8 airbags, Asistente de Arranque en Pendiente (HAC), Control de Descenso (DAC), climatizador y Toyota Safety Sense.

VX añade una segunda puerta lateral de acceso al habitáculo, faros antiniebla, paragolpes en el color de la carrocería, Toyota Touch 2 con pantalla de 8", conectividad móvil con Apple CarPlay y Android Auto y sensores de aparcamiento, entre otros. Además, la doble puerta trasera acristalada es reemplazada por un portón trasero con luneta fija. Opcionalmente puede incluir una tercera fila de asientos, para un total de 7 plazas —conductor y seis pasajeros.

Versión	Combustible	Motor	Potencia	Caja de cambios
VAN	Diésel	1.5D	75 CV	Manual 5 vel.
	Diésel	1.5D	100 CV	Manual 5 vel.
	Diésel	1.5D	130 CV	Manual 6 vel.
COMBI	Diésel	1.5D	100 CV	Manual 5 vel.
	Diésel	1.5D	130 CV	Manual 6 vel. / Automática 8 vel.



1. Proace City Van es capaz de transportar 650 ó 1000 kg de carga útil, en función de la versión.
2. La versión destinada a la carga tiene separador y dos o tres asientos delanteros.

TOYOTA SE ADAPTA: A LA MEDIDA DE LAS NECESIDADES

En 2018 la división española de vehículos comerciales Toyota presentó un programa de adaptaciones y transformaciones para algunos de sus modelos con el objetivo de ajustarse al máximo a las necesidades de los profesionales. Según anunció, José Manuel Méndez, Brand and Customer Services General Manager de Toyota España, para Proace City ya están disponibles tres alternativas: el Pack Isothermo, que incluye diferentes opciones de isothermo y frigoríficos, el Pack Paquetería, con distintas disposiciones de estanterías, y el Pack Construcción, con baca, panelados y candados para proteger lo que se transporta en la zona de carga. Próximamente estará disponible la transformación como taller móvil, y se encuentran estudio otras alternativas (TPMR y Mini Camper).



LLEGA LA NISSAN e-NV200 XL VOLTIA

ESTA VERSIÓN CON MÁS CAPACIDAD DE CARGA SE COMERCIALIZARÁ EN TODA EUROPA

FRUTO DE LA COLABORACIÓN CON VOLTIA, ESPECIALISTA EUROPEO EN MOVILIDAD ELÉCTRICA Y EL SEGMENTO LCV, NISSAN HA INICIADO LA COMERCIALIZACIÓN DE UNA NUEVA VERSIÓN DE SU FURGONETA 100% ELÉCTRICA

La e-NV200 XL Voltia tiene una capacidad de carga de 8 m3, lo cual se traduce en un aumento del 90 % respecto a la e-NV200 de serie. El compartimento de carga alargado con un amplio espacio de techo, le permite al conductor cargar las mercancías con facilidad. Además, el compartimento permite estar de pie, lo cual garantiza un trabajo más cómodo. Esta furgoneta también resulta muy maniobrable en carretera, ya que su radio de giro mejorado la convierte en la solución ideal para las vías urbanas.

La e-NV200 XL Voltia es una furgoneta eléctrica perfecta para el reparto urbano; que con esta sencilla y versátil conversión de la actual Nissan e-NV200, refuerza su oferta de vehículos comerciales cero emisiones para las principales empresas de reparto de proximidad en Europa. Su capacidad de carga permite a las empresas realizar menos trayectos para cada ronda de entregas, optimizando así sus operaciones y ahorrándoles un tiempo muy valioso.

MAXIMIZANDO LA AUTONOMÍA

La e-NV200 XL Voltia también incorpora tecnología inspirada en la motorización del Nissan LEAF. Este modelo está equipado con la batería de 40 kWh de Nissan y con un cargador CHAdeMO integrado para carga rápida CC, la solución perfecta para las entregas urbanas flexibles.

Además de su motorización eficiente, su tecnología de gestión energética inteligente mejora la sostenibilidad de la e-NV200 XL Voltia. El modo B de conducción optimiza la frenada regenerativa para recargar la batería en marcha, mientras que el modo ECO gestiona la potencia de salida para conservar la capacidad de la batería. Al combinar estas dos tecnologías, la furgoneta maximiza su autonomía para que el conductor pueda alargar al máximo cada entrega.

UN VEHÍCULO DISEÑADO PARA AFRONTAR ESTOS RETOS ACTUALES

“Cada aspecto de la Nissan e-NV200 XL Voltia está diseñado para afrontar estos retos actuales. Su motorización eficiente de cero emisiones, su carrocería compacta y su espacio de carga versátil permiten a las empresas ahorrar tiempo en el reparto de proximidad y ser más sostenibles”, ha explicado Manuel Burdiel, director general de Ventas de LCV y Desarrollo de Negocio en Europa.





VOLKSWAGEN AMPLIARÁ EL PERÍODO DE GARANTÍA DE SUS VEHÍCULOS COMERCIALES

ESTA MEDIDA AFECTA TANTO A LA GARANTÍA DE LOS VEHÍCULOS NUEVOS COMO A AQUELLOS CLIENTES QUE HAN CONTRATADO UNA EXTENSIÓN DE GARANTÍA

Esto se aplica en todo el mundo a los modelos de las gamas Amarok, Caddy, T6/T6.1 y Crafter con garantía de vehículo nuevo o garantía ampliada que caduque entre el 1 de marzo y el 31 de mayo

de 2020. Esta extensión es válida durante tres meses tras la caducidad de la garantía de nuevo vehículo original o de la garantía ampliada.

"Tradicionalmente, ofrecemos a nuestros clientes soluciones flexibles, y por ese mismo motivo ampliamos tres meses el período de garantía", señala el responsable de Ventas del Comité Ejecutivo de Volkswagen Vehículos Comerciales, Heinz-Jürgen Löw. "Durante las últimas semanas, muchos de nuestros clientes se han encontrado con serias limitaciones a la hora de realizar servicios cubiertos por su garantía de nuevo vehículo", explica Löw.

OPEL INICIA LA COMERCIALIZACIÓN DEL VIVARO-e

EL PRIMER VEHÍCULO COMERCIAL 100% ELÉCTRICO DEL FABRICANTE DE AUTOMÓVILES ALEMÁN LLEGA AL MERCADO ESPAÑOL. SE PODRÁN HACER PEDIDOS ESTE VERANO

Los clientes de Vivaro-e pueden elegir entre dos tamaños de batería de iones de litio, según sus necesidades: con 75kWh para una autonomía de hasta 330km o, para aquellos que hacen un uso diario menos intenso de su vehículo, con 50kWh y una autonomía de hasta 230 kilómetros, ambos en el ciclo de prueba WLTP. Las baterías constan de 18 y 27 módulos respectivamente. Además su sistema de frenado regenerativo, que recupera la energía producida al frenar o desacelerar, aumenta aún más la eficiencia. El sistema de propulsión eléctrica del Vivaro-e, con 100kW (136hp) y 260 Nm de par, permite alcanzar una velocidad máxima, controlada electrónicamente de 130 km/h. La batería ubicada debajo del compartimento de carga reduce aún más el centro de gravedad, lo que favorece la estabilidad en curvas y el efecto del viento sobre el Vivaro-e.

Opel ha diseñado el Vivaro-e para satisfacer una gran variedad de necesidades de los clientes, incluidas versiones Doble cabina, Plataforma y Furgón, con cargas útiles de hasta 1.275 kg y pesos brutos del vehículo que van desde 2.800 a 3.100 kg. La versión particularmente compacta de 4.60 metros cierra el vacío entre las furgonetas y los furgones. Las versiones 4.95m y 5.30m M y L tienen capacidades máximas de carga de 5.8 y 6.6m³ respectivamente. El Vivaro-e también dispone de un enganche de remolque opcional de fábrica que permite una capacidad máxima de remolque de 1,000 kg.





IVECO LANZA LA WEB 'CARROZADO PARA TÍ'

OFRECE VEHÍCULOS DE TODOS LOS SEGMENTOS: HORMIGONERAS, VOLQUETES, FRIGORÍFICOS...

EL FABRICANTE ITALIANO PONDRÁ A DISPOSICIÓN DE SUS CLIENTES VEHÍCULOS YA CARROZADOS DE ENTREGA INMEDIATA, LISTOS PARA TRABAJAR

IVECO ha lanzado 'Order&Drive Carrozado para tí', una nueva plataforma de la marca de ofertas, donde el cliente puede buscar en la página web vehículos ya carrozados que se adapten a sus necesidades. Este nuevo nexos entre la marca, la red y el cliente final ofrece un servicio más cómodo y rápido para la adquisición de un vehículo, sin tener que esperar a su producción ni instalación posterior de la carrocería. A través de la web, y de una manera muy sencilla, los clientes podrán solicitar una petición de oferta, así como encontrar toda la información relativa tanto a las especificaciones técnicas del vehículo, como de la carrocería.

'Order&Drive Carrozado para tí' ofrece vehículos IVECO nuevos y listos para trabajar en todos los segmentos, desde hormigoneras, volquetes, frigoríficos hasta portacontenedores.

LOS MEJORES CARROCEROS Y LA GARANTÍA DE IVECO

"Hemos dado un paso al frente ofreciendo una respuesta a las necesidades que nos demandaban nuestros clientes, yendo más allá: presentamos una gran variedad de vehículos carrozados, apoyándonos en los mejores carroceros del país", explica África Pardo, Directora de la Business Line de Medios y Pesados de IVECO. La marca, presente en todo el proceso desde la producción y ensamblaje del vehículo hasta su carrozado, se cerciora que la combinación sea la más eficiente para el cliente, optimizando, asimismo, el rendimiento del modelo para su misión.





REDUCE EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE CON ALLISON TRANSMISSION

EL SOFTWARE FUELSENSE 2.0 PERMITE AHORRAR UN 8,85%

PRUEBAS INDEPENDIENTES REALIZADAS CON CAMIONES MERCEDES-BENZ DE RECOGIDA DE RESIDUOS MUESTRAN QUE LAS MEJORAS DE SOFTWARE PUEDEN AHORRAR MILES DE EUROS EN COMBUSTIBLE AL AÑO

Dos vehículos Mercedes-Benz Eonic de recogida de residuos en los que se ha instalado el último software FuelSense® 2.0 de Allison Transmission han logrado ahorrar un 8,85 % en el consumo de combustible. Queda así demostrado que una actualización de software a mitad de la vida útil de un vehículo puede reducir significativamente los gastos de explotación de la flota. El ahorro lo logró la flota del municipio de Fife durante las pruebas, realizadas durante un periodo de 6 meses y 21.000 km.

Los dos vehículos del fabricante alemán 6x2 de 26 toneladas están equipados con transmisiones completamente automáticas Allison Serie 3000 de 6 velocidades. Son modelos de 2017 que recorren unos 20.000 km al año. Al contar con datos detallados del consumo de combustible previo a la realización del test se ha podido comparar de forma precisa los resultados tras instalar el FuelSense 2.0. Durante el periodo de prueba uno de los Eonic recorrió 10.000 km y el otro, 11.250 km.

Ambas unidades trabajaron a doble turno, de lunes a viernes, de 6 de la mañana a 9 de la noche. Recogían distintos tipos de residuos, dedicando dos semanas seguidas a cada tipo, en ciclos de ocho semanas: papel, vertedero, residuos orgánicos y plástico. De hecho, los dos vehículos recogieron y transportaron más residuos durante los 6 meses que duró la prueba que durante el periodo de referencia previo. La mejora en el consumo de combustible más pequeña lograda durante un mes natural fue del 2,38 %, y la mayor, el 19,50 %, siendo la media total durante los seis meses un 8,85 %.

FUELSENSE 2.0

El FuelSense 2.0 de Allison cuenta con cambio de marchas DynActive. La base de esta tecnología es un algoritmo inteligente que evalúa permanentemente las condiciones de conducción teniendo en cuenta factores como el peso del vehículo, pendiente de la carretera, frecuencia del ciclo parada-arranque y el uso del acelerador, lo que permite ejecutar ligeras pero importantes alteraciones en los puntos de cambio de marcha.

Aquellas entidades locales que deseen más información sobre el impacto que puede lograr instalar el software FuelSense 2.0 en su flota pueden ponerse en contacto con Transdiesel en Coslada (Madrid), el distribuidor de Allison Transmission para España.





RENAULT TRUCKS APOYA A LOS TRANSPORTISTAS: SU GAMA T DESDE 449€/MES

Conocedor de las necesidades de los profesionales del transporte en el entorno del COVID-19, el fabricante francés ha puesto en marcha una atractiva campaña para sus vehículos seminuevos. Ofrece una tractora T High Sleeper Cab seminueva, con una cuota de desde 449€/mes y con un periodo de carencia de pago de la misma hasta de 3 meses. Además de haber pasado por una exhaustiva revisión de 200 puntos, los vehículos acogidos a esta campaña cuentan con todos los mantenimientos al día, para que su nuevo dueño pueda ponerse en marcha con la tranquilidad y el

respaldo de la marca. Con esta oferta especial, válida hasta finales del mes de junio o fin de existencias, Renault Trucks y su financiera, Renault Trucks Financial Services, quieren facilitar a los transportistas el reinicio de su actividad, permitiendo financiar sus gastos a corto plazo y adaptando el pago de las cuotas a la previsible retoma progresiva de la actividad del transporte. Todos los detalles y condiciones legales de esta campaña están disponibles para su consulta en <https://www.renault-trucks.es/arrancahoy-y-paga-en-tres-meses>.



VOLVO TRUCKS REANUDA LA ACTIVIDAD DE SUS FÁBRICAS

Sus plantas de Suecia y Bélgica se han puesto en funcionamiento de forma gradual, tras su cierre a mediados del mes de marzo. La fabricación dependerá, en gran medida, de la cartera de pedidos, la capacidad de los proveedores y las regulaciones locales sobre distanciamiento social para evitar la propagación del COVID-19.

Durante el brote del coronavirus, Volvo Trucks ha logrado mantener abiertos la mayoría de sus talleres en todo el mundo. Los puntos de servicio situados en España han permanecido a disposición de los clientes apoyándoles y facilitándoles un servicio de calidad. "Los conductores de camiones, mecánicos y operadores de transporte han hecho esfuerzos heroicos durante esta crisis y es nuestro trabajo ayudarlos a continuar haciendo su labor", asegura Giovanni Bruno, Managing Director de Volvo Trucks España.

SUPERMERCADOS MASYMAS ADQUIERE CAMIONES SCANIA DE GNL

Hijos de Luis Rodríguez (Supermercados Masymas) ha incorporado a su flota en los últimos meses un total de cinco unidades Scania propulsadas por GNL (gas natural licuado). Estos vehículos de distribución cuentan con un motor de 340 CV, un depósito de 550 L (con capacidad para 200 Kg de GNL), autonomía para entre 600 y 800 km y pertenecen a la serie P, unas cabinas bajas con una escalera de acceso que permiten subir y bajar con facilidad, diseñadas idealmente para un transporte con muchas paradas. Los vehículos disponen de caja isotermo, un equipo de frío y puerta elevadora.

"Todos los vehículos de GNL con los que contamos son Scania. La sostenibilidad, y el compromiso con el medio ambiente es uno de los ejes estratégicos de la compañía", asegura Rubén Montes, director de Logística de la empresa. Con la incorporación de estos 5 vehículos Scania, suman un tercio de flota compuesta por camiones propulsados por GNL que dan servicio de distribución a sus más de 100 establecimientos repartidos por distintas provincias de la península.





COMATRA DONA UN CAMIÓN MAN A LA ASOCIACIÓN BUBISHER

Un veterano de la firma alemana, un MAN G90, ha sido transformado para operar como biblioteca móvil por los profesionales de este MAN Truck & Bus Center de Madrid.

La Asociación Bubisher pretende acercar los libros a los niños de los campamentos de refugiados del Sáhara y a los colegios, bien construyendo bibliotecas, como las de los campamentos de Ausserd, Bojador, Smara y Dajla, bien mediante bibliotecas móviles, como es el caso. El camión ya está cumpliendo su labor, aunque antes tuvo la oportunidad de formar parte de una caravana solidaria para el transporte de medicamentos.

José Luis Mellado, hasta hace unos años director de Post-Venta de MAN en España, y socio de Bubisher, y Vicente Pacios, fundador de Comatra, han impulsado esta acción solidaria.

SOR IBÉRCIA SIGUE GANANDO PRESENCIA EN HERVIÁN

El fabricante valenciano se consolidado como el principal proveedor de semirremolques de la compañía murciana especializada en el transporte de medicamentos. La flota actual de Hervián tiene alrededor de 160 vehículos y el 40% es SOR. Una de las características de su flota es que "no hay ningún vehículo estándar", explica Ángel Hernández, que junto Vicente Villa, está al frente de Hervián. "Por eso elegimos trabajar con SOR, vimos que podían desarrollar vehículos 100% adaptados a nuestra filosofía de trabajo", argumenta. De la mano de su asesor comercial, Antonio Puche, y del equipo técnico, el fabricante valenciano desarrolló para Hervián sus megacamiones, los semis SORPharma, que cubren las rutas entre diversos centros logísticos. También ha fabricado para Hervián vehículos "a medida" para su distribución nacional e internacional (doble piso, multitemperatura...). Próximamente SOR entregará un nuevo link tráiler a la empresa murciana. Entre las particularidades de esta unidad están: su piso de aluminio y la canalización de la lona para favorecer la circulación del vehículo.



TOYOTA E HINO DESARROLLAN UN CAMIÓN DE GRAN TONELAJE DE PILA DE COMBUSTIBLE

El camión de gran tonelaje de pila de combustible que proyectan Toyota e Hino aprovecha al máximo las tecnologías que ambas han desarrollado durante años. El chasis se ha diseñado especialmente con una configuración óptima para un vehículo de pila de combustible y se está trabajando para reducir el peso total y garantizar una capacidad de carga suficiente.

El sistema está equipado con dos grupos de pila de combustible de Toyota, desarrollada recientemente para la segunda generación del Toyota Mirai, e incluye un control de tracción que aplica tecnologías de vehículos híbridos pesados, desarrolladas por Hino. Por otra parte, la autonomía rondará los 600 km, con el objetivo de alcanzar un alto nivel tanto en términos de respeto medioambiental y funcionalidad como vehículo comercial pesado.

Toyota e Hino posicionan el hidrógeno como una importante fuente de energía para el futuro y han colaborado en el desarrollo de tecnologías y en la generalización de los vehículos de pila de combustible durante más de 15 años, desde que realizaron las primeras pruebas de demostración conjuntas con un autobús de pila de combustible de hidrógeno en 2003. Ahora, Toyota e Hino refuerzan su colaboración y aceleran los esfuerzos encaminados a la consecución de una sociedad basada en el hidrógeno.



MICHELIN QUIERE ACOMPAÑAR A LOS TRANSPORTISTAS CON TRUCKFLY

Esta aplicación colaborativa gratuita que forma parte de las muchas funcionalidades y servicios integrados en el programa de apoyo al sector Michelin&TuNegocio.TruckFly cumple una doble función: mejora la movilidad de los transportistas con información precisa sobre dónde parar a repostar, y su seguridad al ayudarles a programar los mejores lugares para descansar.

TruckFly pone a disposición de los transportistas información detallada y actualizada sobre servicios indispensables para facilitarles sus rutas. La aplicación, que cuenta con una de las mayores bases de puntos de interés en Europa, permite ahorrar tiempo y planifi-

car las mejores paradas durante el itinerario localizando restaurantes, plazas de aparcamiento, estaciones de servicio o áreas de descanso, incluyendo precios de menús, horarios o disponibilidad de servicios como duchas o wifi, entre otras informaciones. Además, al tratarse de una aplicación colaborativa, que cuenta con la ayuda de la comunidad de transportistas, TruckFly permite comentar y valorar la información y compartirla con otros usuarios. Una funcionalidad añadida es la posibilidad de consultar actualizaciones de tráfico en tiempo real. TruckFly by Michelin está disponible para su descarga gratuita en las plataformas de Google Play y Applestore.



CONTINENTAL SUPERA SUS PREVISIONES EN EL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO

La compañía facturó 9.800 millones de euros (el año pasado se registraron alrededor de 11.000 millones de euros) y un margen operativo ajustado del 4,4% (el año pasado se situó en el 8,1%), lo que supone un crecimiento orgánico interanual del -10,9%.

Estos resultados están por encima de las expectativas de la compañía y de las estimaciones de los analistas, que calculaban unas ventas entre los 9.400 y 9.800 millones de euros y un margen operativo ajustado de entre el 2 y el 3%.

El entorno económico sigue caracterizándose por una incertidumbre considerable en cuanto a la duración y la gravedad de esta crisis. Por lo que Continental se abstiene de ofrecer una perspectiva para el año comercial 2020.

EDENRED ADQUIERE EL 100 % DE UTA

La compañía de soluciones de pago para empresas ha adquirido todas las acciones de su filial UTA, el segundo mayor emisor de tarjetas de combustible multimarca de Europa y uno de los principales proveedores de servicios de valor añadido, como la liquidación de peajes, el mantenimiento y las soluciones de recuperación del IVA.

Desde que Edenred tiene la participación mayoritaria, UTA ha ampliado considerablemente su presencia comercial en Europa (Polonia, Rumania, Estados bálticos y Bulgaria) y ha seguido ampliando su red de filiales, que ahora cuenta con casi 65.000 puntos de aceptación en 40 países.

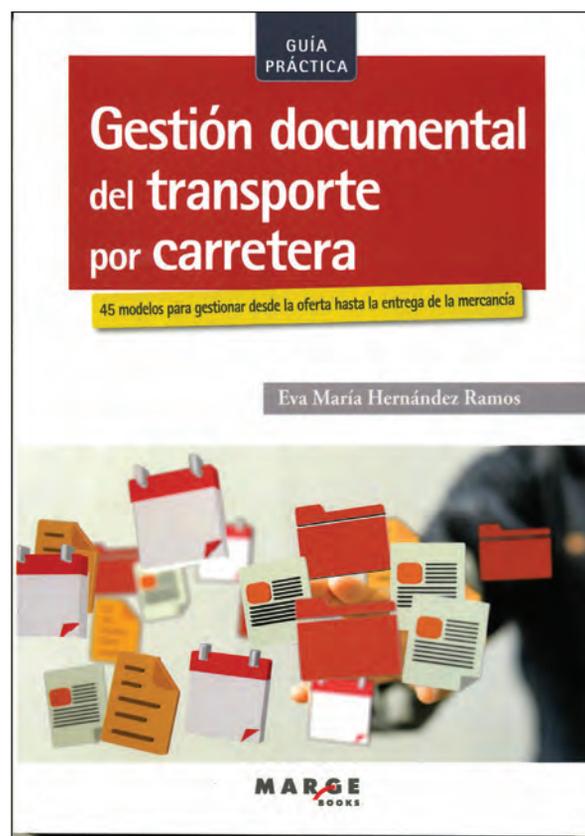
Además, para aprovechar sus soluciones de tarjetas de combustible, UTA ha ampliado sus capacidades multiservicio intensificando el desarrollo de servicios de valor añadido como la liquidación electrónica de peajes con, por ejemplo, la innovadora caja UTA One, interoperable, y soluciones de recuperación del IVA para empresas de transporte. En 2019, estos servicios de valor añadido representaron más del 40 % de los ingresos de la empresa.





GESTIÓN DOCUMENTAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, POR EVA HERNÁNDEZ RAMOS (EDITORIAL MARGE BOOKS, BARCELONA 2020)

Mi estimada colega vuelve a sorprendernos por su prolífica literatura (comentamos otro excelente libro suyo en TRANSPORTE 3, nº 444, pág. 58), en este caso adentrándose en un terreno poco tratado y sin embargo de importancia práctica primordial. La normativa reguladora de los contratos de transporte, tanto internacional (CMR) como nacional (Ley española 15/2009) pone el énfasis, como documento básico, en la “carta de porte”, a que dedica gran atención. Pero no se piense que este es el único documento usado en cada viaje. Muy al contrario, en cada vehículo pueden y deben llevarse a bordo -para evitar una multa, o un conflicto comercial (o, si se plantean, facilitar su solución)- otros documentos, según la clase de transporte (ámbito geográfico, tipo de mercancía, de tratamiento a ésta, etc.) y con distintas finalidades: control aduanero, fitosanitario, veterinario, etc. Entre los de uso más frecuente, encontramos: Packing list (lista de carga, muy útil en grupaje); Factura y albarán (de la compraventa); Ficha de estiba (si ésta reviste peculiaridades); Certificado de origen (declaración del exportador); Certificado del SOIVRE (los productos a exportar cumplen los requisitos de calidad comercial exigibles); Certificado fitosanitario (los productos vegetales han superado los controles legalmente exigibles); Cuaderno ATA (para exportación o importación temporales, sin pagar arancel aduanero); Cuaderno TIR (para tránsito aduanero, en transportes con origen o destino fuera de la UE); Carta de porte ADR (para mercancías peligrosas); Certificado ATP (para mercancías a temperatura controlada) y otros. El mérito de Eva está, no solo en haber recopilado tantos y tan heterogéneos ejemplos, sino en definir bien cada uno de ellos, detallar las respectivas normas que los regulan, identificar quién los genera y quién los recibe, aportar modelos (45) -unos, ya legalmente previstos, otros no-, plantillas, etc. Y todo ello, de una manera integral -como reza su contraportada, “una visión de 360º de la gestión documental en el transporte [...], desde la oferta comercial inicial hasta la entrega de la mercancía en su destino final”- y explicado con un lenguaje asequible, no exento de rigor jurídico. Recomendamos, pues, la adquisición y uso de este nuevo libro, y deseamos a Eva todo el éxito que merece. **Francisco Sánchez-Gamborino**



ASTIC CANCELA LOS ACTOS DE CELEBRACIÓN DE SU 60 ANIVERSARIO

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera ha decidido cancelar los actos de celebración de su 60 aniversario “debido al enorme sufrimiento que tantas personas de dentro y fuera del sector están viviendo en nuestro país a causa de la epidemia directamente y de las medidas que se han debido implantar para frenar su expansión.” Sin embargo, como así lo lleva haciendo desde hace más de cua-



tro décadas, ASTIC comunica que tiene previsto celebrar la edición anual de su Asamblea General estatutaria con sus empresas afiliadas, con carácter interno y por los cauces habituales en cuanto las condiciones socio-sanitarias así lo permitan. Fuentes de la organización aseguran que, dadas las presiones actuales, no creen que pueda ser antes del 15 de septiembre.



LOS CAMIONES DE GAS SEGUIRÁN SIN PAGAR PEAJES EN ALEMANIA

El Parlamento alemán ha aprobado que los vehículos de gas natural comprimido y licuado (GNC y GNL) de más de 7,5 toneladas continúen estando exentos de peajes en las autopistas hasta el 31 de diciembre de 2023. En las próximas semanas, tendrá que refrendarse con una nueva votación en el Consejo Federal.

Desde Gasnam consideran que el ejemplo que Alemania está dando en Europa "es una clara demostración de la importancia del gas natural para la transición energética hacia una economía baja en carbono, circular y sostenible, con bioCNG y bioLNG. Tenemos una oportunidad única de crear sinergias entre los sectores de residuos, agricultura, energía y movilidad, contribuyendo a la reactivación de la economía europea, especialmente en estos tiempos difíciles".

LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE SE DISPARA

Fenadismer ha publicado los resultados actualizados del Observatorio permanente de la morosidad y los pagos en el sector del transporte por carretera en España correspondientes a abril. Los plazos de pago se situaron en 84 días de media durante el pasado mes, cinco más que en marzo. No alcanzaban un nivel tan alto desde octubre de 2017. El 70% de los pagos que se realizan a las empresas transportistas por parte de sus clientes continúan incumpliendo la legislación vigente en materia de morosidad, ya que superan el plazo máximo de 60 días a contar desde la realización del servicio.



SE CANCELA LA IAA COMMERCIAL VEHICLES 2020

Los riesgos para la salud de la pandemia de Covid-19 y las medidas tomadas para contenerla han llevado a la asociación de la industria de automoción alemana (VDA), que cada dos años organiza este evento, a suspender la edición de 2020. "Muchos países tienen restricciones de viaje que seguirán vigentes durante varios meses, y dada la situación de la pandemia, ya no se pueden celebrar reuniones presenciales ni grandes eventos en los próximos meses", explican los responsables de la VDA. La edición que iba a tener lugar en Hannover del 24 al 30 de septiembre ha quedado cancelada, y está previsto que el encuentro vuelva a celebrarse en septiembre de 2022.



MENOS TRÁMITES ADMINISTRATIVOS PARA LOS TRANSPORTISTAS QUE VIAJEN A ITALIA

El Gobierno italiano ha aprobado el denominado Decreto "Riparti Italia" por el que se reabren las actividades y la movilidad en el país. Desde el pasado día 18 de mayo pueden abrir nuevamente las actividades de producción industrial y comercial, y asimismo a partir del día 2 de junio se producirá el levantamiento gradual del confinamiento de personas y desde el 3 de junio la apertura gradual de fronteras con otros Estados Miembros de la UE, si bien el transporte por carretera podrá continuar desarrollándose como hasta ahora, sin restricción alguna.

No obstante, por lo que al transporte por carretera se refiere, las autoridades italianas han eliminado la obligación de efectuar por parte de los transportistas y conductores la cumplimentación del certificado de desplazamiento y las declaraciones a los Departamentos de Prevención, por lo que desde el 18 de mayo los conductores extranjeros que pretendan acceder a territorio italiano ya no están obligados a rellenar y disponer de estos documentos en el cruce de frontera que como hasta ahora, durante la fase de confinamiento por la emergencia sanitaria, había resultado obligatorio.

Pese a ello, las autoridades italianas señalan que cabe la posibilidad de adoptar excepciones específicas a lo anterior en casos excepcionales y exclusivamente para las necesidades de protección de los ciudadanos en el extranjero y el cumplimiento de las obligaciones internacionales.



UNO: "DEROGAR LA REFORMA LABORAL SUPONDRÍA BLOQUEAR LA SALIDA DE LA CRISIS"

La Organización Empresarial de Logística y Transporte (UNO) considera que derogar la reforma laboral de 2012 supondría bloquear la salida de la terrible crisis económica en la que nos estamos adentrando. El presidente de la patronal de los operadores de logística y transporte, Francisco Aranda, sostiene que quienes han firmado ese acuerdo desconocen completamente el funcionamiento del mercado de trabajo y lo complicado que es crear y mantener los empleos porque "esa normativa ha sido la que ha permitido crear más empleo en menos tiempo en España en los últimos treinta años". Según el máximo representante de las empresas de

logística y transporte, "decir a estas alturas que vamos a eliminarla es lo mismo que comunicar que no vamos a salir de la recesión económica y que no tenemos una economía solvente", apunta. La patronal UNO ha manifestado que sin un marco laboral flexible con seguridad jurídica, "nuestro sector que está en una situación muy delicada con una caída de la actividad a la mitad, experimentará desaparición de empresas y, por lo tanto, destrucción de cientos de puestos de trabajo. La flexibilidad es una necesidad para crear empleo debido a que la demanda se ha convertido en muy elástica con grandes picos de actividad".

LA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA DA UN PASO MÁS

Después de recibir el visto bueno del Consejo de Ministros, se inicia la tramitación parlamentaria del primer proyecto legislativo para que España alcance la neutralidad de emisiones no más tarde de 2050. La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) considera que la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética es una iniciativa positiva en el marco del cumplimiento de los objetivos de descarbonización del parque en 2050. En palabras de José López-Tafall, director general de ANFAC, "la ley era muy necesaria pues configura un marco nacional a nivel normativo y fija los objetivos de largo plazo. A su vez, es el punto de partida para empezar a diseñar las herramientas necesarias para convertir esos objetivos en realidades". También Ganvam valora positivamente este proyecto de ley. La asociación, no obstante, insta a la Administración "a sentarse con el sector cuanto antes para la puesta en marcha de un plan que de forma coordinada permita cumplir con los retos medioambientales europeos a la vez que haga posible impulsar la recuperación de la automoción, en un momento en el que la crisis del coronavirus ha parado en seco su evolución".



GALILEO GREEN LANE: CONOCE LA INFORMACIÓN SOBRE LOS PASOS FRONTERIZOS

La Comisión Europea (CE) junto con la Agencia Europea de Navegación por Satélite (GSA) ha puesto en marcha 'Galileo Green Lane', una aplicación móvil que servirá para que los transportistas puedan obtener información de los pasos fronterizos antes de llegar a ellos de manera que, así, podrán conocer si hay demoras y si existen otros pasos cercanos alternativos. Además, al mismo tiempo, estarán transmitiendo información de manera anónima de su paso a través del paso fronterizo. Esta herramienta surge para dar respuesta a las directrices de la CE, que insta a garantizar el flujo de mercancías durante la crisis del COVID-19 gracias a los denominados "carreles verdes", mediante los cuales los camiones no deben tardar más de 15 minutos en pasar los filtros y controles en las fronteras. Por el momento, la App solo está disponible para dispositivos Android.



SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



CARROZADOS Y TRANSFORMACIONES CONTRA VIRUS Y BACTERIAS

MÁXIMO COMPROMISO DEL SECTOR PARA IMPLEMENTAR PROTOCOLOS DE LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN

ES EN MOMENTOS DE NECESIDAD CUANDO SE AGUDIZA EL INGENIO Y POR SUERTE O POR DESGRACIA, VENIMOS DÁNDOLE VUELTAS A MUCHOS ASPECTOS DEL CARROZADO DE LOS VEHÍCULOS DE CARA A LA PROTECCIÓN DE USUARIOS Y DE LA PROPIA MERCANCÍA CONTRA VIRUS Y BACTERIAS

Mercancía que hace unos meses puede que hubiéramos pensado que no tuviera una necesidad especial de desinfección, resulta que ahora es importante ofrecer al cliente la seguridad de que lo está. La distribución de alimentos pasa por la psicosis / prudencia del consumidor por desinfectar hasta el último paquete que llega a su casa, sea perecedero o no y ahí, también hay soluciones que ofrecen los carroceros.

DESCONTAMINACIÓN Y DESINFECCIÓN DE LAS CARROCEÍAS

La empresa andaluza Liderkit ha desarrollado y patentado un tratamiento innovador a nivel nacional e internacional enfocado a la descontaminación y desinfección de las carrocerías que transportan todo tipo de mercancía. Se trata de un nuevo material que incluye partículas de dióxido de titanio y alúmina que, según se ha demostrado,

contribuye a la prevención del contagio de la COVID-19. Esta aplicación germicida de alta efectividad ha sido recién reconocida por la Oficina Española de Patentes y Marcas.

Hablamos de carrocerías construidas con materiales con cualidades de autolimpieza, como propiedades biocidas y de desodorización, que descontaminan la superficie donde se ha aplicado en presencia de luz ultravioleta a 254 nanómetros. En este sentido, las paredes del interior de las carrocerías de Liderkit donde se ha administrado esta novedad desinfectante, expuestas a la acción de lámparas LED ultravioletas instaladas dentro del vehículo, consiguen una desinfección del 99%.

UN NEBULIZADOR QUE SE ADAPTA A CUALQUIER TIPO DE CISTERNA

Las soluciones desinfectantes también han sido y van a ser un instrumento perfecto para la contención y prevención de contagios en espacios abiertos. Camiones de bomberos, equipos de limpieza viaria e incluso hormigoneras, hemos visto por las calles rociando estas soluciones.

De cara a obtener mejores resultados de desinfección la empresa sevillana Surtruck ha ideado un nebulizador que se adapta a cualquier tipo de cisterna de riego y baldeo. Mediante una instalación fácil y rápida, el nuevo implemento se fija a la barra de baldeo y se conecta mediante latiguillos a la barra de riego, situada bajo el paragolpes. Se acciona además de la misma forma que la barra de riego, desde el cuadro de mandos.

Mediante la nebulización se dispersa el desinfectante en partículas muy pequeñas. Así, la proyección generada en el espacio a tratar llega a los lugares donde las gotas de los equipos convencionales no llegarían.



MAMPARAS: SI NO SON TEMPORALES, SE CONSIDERARÁ REFORMA

Otra herramienta y probablemente la solución más demandada es el uso de mamparas de materiales transparentes que permiten la separación de ambientes entre filas de asientos. Muchos vehículos que trasladan personal y que tienen entre 5 y 9 plazas buscan una mayor protección con la instalación de estos elementos.

Las autoridades han comunicado que no se considera reforma de un vehículo la instalación de elementos temporales y fácilmente desmontables, como las mamparas, para cumplir las medidas de

LOS CARROCEROS ESTÁN PARTICIPANDO ACTIVAMENTE EN ESTA LUCHA CONTRA LA COVID-19 DANDO SERVICIO A TODAS LAS ACTIVIDADES ESENCIALES QUE NECESITAN VEHÍCULOS PARA EL DESEMPEÑO DE SUS FUNCIONES, Y DESARROLLANDO INICIATIVAS QUE AUMENTEN LA EFECTIVIDAD Y PROTECCIÓN



protección adoptadas durante la crisis sanitaria derivada por el COVID-19. En cualquier caso, se debe evitar la instalación de los mismos cuando puedan disminuir las condiciones de seguridad en circulación del vehículo, por ejemplo dificulten la visión de los espejos, presenten riesgos de astillamiento o estén fabricados en un material rígido que pueda presentar peligro en caso de impacto.

La instalación de elementos que no sean temporales y fácilmente desmontables, tendrá consideración de reforma, según Real Decreto 866/2010 y será necesario realizar los trámites oportunos para que esta transformación conste en la ficha técnica.

Salvador Núñez Bustos
Secretario Técnico ASCATRAVI

C/ Electrodo, 70, Oficina K
28522 Rivas Vaciamadrid (Madrid)
Tlfo. 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



REPARA TU CAMIÓN Y PAGA DENTRO DE 12 MESES

IVECO MIMA A LOS TRANSPORTISTAS EN ESTOS MOMENTOS DIFÍCILES

PARA ALIVIAR EL DAÑO ECONÓMICO CAUSADO POR LA EMERGENCIA SANITARIA ACTUAL, EL FABRICANTE HA TOMADO UNA SERIE DE MEDIDAS EN APOYO A SUS CLIENTES QUIENES, EN ESTA COMPLICADA SITUACIÓN, NO PUEDEN QUEDARSE EN CASA

0% INTERESES Y COMISIONES

Este beneficio exclusivo para clientes, que estará vigente hasta el 31 de diciembre, permite pagar cómodamente en cuotas de 3 a 12 meses, con 0% intereses (0% TIN y 0% TAE*), 0€ comisiones, permite un control de los pagos y sobre todo, ofrece gran flexibilidad de pago ante imprevistos a través de la financiera IVECO Capital.

La marca pone a su disposición la tarjeta IVECO, que facilita la financiación sin coste del mantenimiento y reparación del vehículo en los 100 talleres que prestan servicio 24h localizados en las 50 provincias de España que conforman la Red de IVECO España.

La oferta contempla la financiación de lubricantes Urania, mano de obra cualificada y recambios originales, certificados y con fiabilidad garantizada de IVECO, que cumplen con los requisitos de calidad y normativas europeas exigidas. El proceso para obtener la tarjeta es fácil y sencillo: simplemente hay que cumplimentar una solicitud en su concesionario o taller autorizado de IVECO España.



Este beneficio exclusivo para clientes estará vigente hasta el 31 de diciembre.



¿CÓMO ACTUAR EN CASO DE AVERÍA?

CONTINENTAL RECOPILA LAS REGULACIONES DE LOS PRINCIPALES PAÍSES EUROPEOS

CADA PAÍS TIENE DIFERENTES REGULACIONES Y PROTOCOLOS DE EMERGENCIA QUE DEBEN CUMPLIRSE Y ALGUNOS INCORPORAN OBLIGACIONES ESPECIALES

Continental pone a disposición del sector del transporte una recopilación de las diferentes regulaciones de 25 países europeos sobre averías relacionadas con neumáticos para camiones y autobuses. Para ello, la empresa ha creado un microsite (<https://www.continental-neumaticos.es/camion-autobus/knowhow/regulaciones-europeas-averias>) con toda la información necesaria, incluidos datos específicos del mercado y líneas directas para recibir soporte de Conti360°.

Los países cuyas regulaciones se incluyen en la recopilación realizada por Continental son: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Hungría, Italia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Rusia, Serbia, Suecia, Suiza, Reino Unido, República Checa.

COMPORTAMIENTO EN CASO DE AVERÍA RELACIONADA CON LOS NEUMÁTICOS

La recopilación de las regulaciones europeas de avería muestra, país por país, cuándo los conductores o gerentes de flota deben involucrar a un tercero o a la policía, quién debe llamar, las restricciones de monta de neumáticos, las autoridades legales específicas en cada país y si Conti360° cubre los costes de terceros, en caso de que ocurran. En la compilación también se proporciona detalles de contacto de la línea directa de Conti360° Breakdown Service de Continental en cada país. La red Conti360° tiene 7.500 socios en 36 países europeos.

LA INFLUENCIA DE LOS NEUMÁTICOS EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES

El fabricante ha desarrollado un nuevo espacio web (<https://www.continental-neumaticos.es/camion-autobus/soluciones-para-flotas/co2-regulaciones-vecto>) para informar sobre cómo afectarán las nuevas regulaciones de CO2 a los vehículos industriales y el papel que jugarán los neumáticos en la reducción de emisiones de las flotas establecidas por la Comisión Europea (un 15 por ciento para 2025 y un 30 por ciento para 2030). Según las estimaciones de Continental, los neumáticos impactan hasta en un 40 por ciento de los costes operativos de la flota, influyen en el consumo de combustible (30 por ciento), así como en las reparaciones y el mantenimiento (5 por ciento) y en los costes reales de los neumáticos (5 por ciento).



JUAN VICENTE CHAPARRO, NUEVO DIRECTOR DE MAN TOPUSED EN ESPAÑA



Toma el relevo de Jaime Baquedano al frente de la división de vehículos seminuevos de la marca. Reportará directamente al Director Gerente de MAN Truck & Bus Iberia, Marcus Gossen. Este valenciano es Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Valencia, también posee un MBA en la Escuela de Negocios ESIC, un Programa Superior en Dirección de Ventas cursado en el mismo centro, junto a un Programa de Desarrollo Directivo en la IESE Business School.

Chaparro, de 43 años, ha desarrollado su trayectoria profesional siempre muy vinculado a la actividad industrial. Ha formado parte de las compañías Vibesal (piezas de vidrio para decoración), fue director comercial y de marketing en Maxim Domenech (maquinaria de construcción para obras públicas), director comercial en Iveco Valencia (entre 2009 y 2015), y director general de Hyva Ibérica hasta febrero de 2018.

Fue entonces cuando se incorporó a MAN Truck & Bus Iberia como Responsable de Ventas MAN para España en el canal Retail Propio, en el segmento de vehículos industriales Pesados y Ligeros, cargo que ha desarrollado hasta la actualidad.

“Vivimos una situación muy complicada debido a la pandemia, pero de esta situación podemos aprender y seguir mejorando para mantenernos al lado de nuestros clientes. El negocio del vehículo seminuevo siempre ha sido complicado, y es justo reconocer que no estaba en la mejor situación, pero eso me lo tomo como un escenario de nuevas oportunidades. Esperamos un incremento de la demanda en los próximos meses, para lo que trabajamos ampliando nuestras campañas y mejorando la oferta a través de la página web”, anticipa Chaparro al tiempo que añade que “seguiremos colaborando estrechamente con Ventas, Post-Venta y la Financiera para poner a disposición de los clientes una oferta integral, basada en la profesionalidad de MAN y en la calidad de nuestros productos”.

DIESEL TECHNIC GROUP INVIERTE MÁS DE 30 MILLONES PARA SEGUIR CRECIENDO

La compañía ha realizado la mayor inversión de su historia. Ha ampliado tanto la central en Alemania como las capacidades logísticas de las filiales.

Una de las mayores partidas de la inversión se ha dedicado al nuevo centro de pruebas, el corazón del Diesel Technic Quality System (DTQS). Además de aumentar sus capacidades de análisis y medición avanzadas en condiciones de laboratorio, también cuenta ahora con su propio laboratorio de análisis electrónico y con la capacidad de creación rápida de prototipos mediante impresión 3D. Para mejorar la calidad de los datos disponibles sobre los productos, también se han hecho inversiones en el estudio fotográfico. En él es donde se crean las imágenes en 360° que después se pueden visualizar en la búsqueda de productos del Partner Portal.

Por otra parte, la ampliación del principal centro logístico en Kirchdorf (Alemania) también ha representado un importante paso adelante. Debido al incremento de las capacidades logísticas es posible garantizar una mayor disponibilidad de los productos y unos plazos de entrega más cortos. Uno de los elementos más destacados ha sido el nuevo almacén, dedicado a piezas de menor volumen, totalmente automatizado con la tecnología “shuttle”, la

cual permite multiplicar el rendimiento en las tareas de “picking”. Además una mayor disponibilidad y unos plazos de entrega más reducidos, las constantes inversiones en el Diesel Technic Quality System garantizarán “un alto y constante nivel de calidad, y la optimización continua del producto”, explican los responsables de la marca.



¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



GRACIAS, AHORA Y SIEMPRE.

Desde MAN os queremos dar las gracias a los que seguís en marcha cuando todo lo demás se para. Porque fuistéis, sois y seréis esenciales.

