

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

Año 42. #456.
Junio 2020

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

PARO EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS



MAN APOYA A LOS TRANSPORTISTAS EN BUSCA DE LA NUEVA NORMALIDAD

- El coronavirus, ¿es causa que exonera de su responsabilidad al transportista?
- IVECO reafirma su apuesta por la sostenibilidad
- Lecitrailer lanza su nueva generación de semirremolques frigoríficos

DAILY PROMOTION

PROMOCIONES PROFESIONALES PARA VOLVER A LA ACCIÓN

LLÉVATELO HOY. PAGA MAÑANA.

REACTIVA TU NEGOCIO AHORA Y NO PAGUES HASTA 2021.



MÁXIMO RENDIMIENTO

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

MAS EFICIENTE QUE NUNCA

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

CONDUCCIÓN SEGURA Y SIN ESTRÉS

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

MÁXIMA CONECTIVIDAD Y SERVICIOS

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

Oferta válida hasta el 31/07/2020.

IVECO DAILY. CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

**IVECO
CAPITAL**

*Oferta válida para operaciones de préstamo y leasing para toda la gama DAILY MY16 & MY19. Los intereses de 2020 se acumularán al capital. Oferta válida hasta el 31/07/2020 para empresarios y profesionales. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Transolver Finance EFC S.A.



A TRAICIÓN



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Cuando aún no había finalizado el estado de alarma, y tan solo unas semanas después de que dejasen de sonar los aplausos, el transporte de mercancías por carretera ha recibido un bofetón que le ha devuelto a su realidad. Mientras muchas empresas buscan fórmulas para sobrevivir, su futuro se complica un poco más con la aprobación de los incrementos de la MMA y la altura de los camiones hasta las 44 toneladas y los 4,5 metros, respectivamente.

Aunque estos cambios normativos están enmarcados en el Plan de Impulso a la Industria de la Automoción y solo se aplicarán en este ámbito a partir del próximo mes de mayo, a nadie se le escapa que por esta rendija se querrán colar otros muchos sectores que desde hace muchos años vienen reclamando un aumento de la capacidad de carga (al mismo precio, por supuesto).

Los cargadores han sabido mover sus hilos en la sombra, los transportistas no han visto venir el golpe, y el Ministerio de Transportes no ha hecho nada por frenar este cambio normativo que incrementa la desigualdad de fuerzas en un ecosistema muy desequilibrado.

Afortunadamente el sector ha reaccionado con rapidez y con una unidad desconocida en los últimos años: han puesto fechas a un paro patronal con el apoyo prácticamente unánime de todas las asociaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera. Sin lugar a dudas, remar todos a una, dejando aparcados los intereses específicos de cada especialidad, es el mejor camino para defender los intereses del sector. Desde la Administración, aunque ahora “se apellide” Transportes, no pueden esperar demasiado. A las primeras de cambio, les han dejado indefensos ante la voracidad de los cargadores.

Ahora la pelota está en el tejado del Ministerio de Transportes. Habrá que ver cómo evolucionan los acontecimientos durante los próximos días, pero los transportistas deben ser conscientes de que se juegan buena parte de su porvenir. Si dan pasos en falso y no consiguen tumbar las 44 toneladas y los 4,5 metros, su futuro no dejará de oscurecerse. ¿Quiénes serán los siguientes en ponerse a la cola para exprimir un poco más a los transportistas? Candidatos no faltan.



03 EDITORIAL
A traición

26 REPORTAJE
Renault Trucks: "Queremos aportar serenidad y soluciones a los transportistas"

24 REPORTAJE
MAN: Pleno apoyo a los transportistas

32 PRODUCTO
IVECO reafirma su apuesta por la sostenibilidad

06 EN PORTADA
Los transportistas están dispuestos a parar

16 LEGAL
El coronavirus, ¿es causa que exonera de su responsabilidad al transportista?

34 PRODUCTO
Volkswagen Vehículos Comerciales completa su familia 100% eléctrica

TRANSPORTE3



14 REPORTAJE

España 'pasa' de Europa y complica la vida a los transportistas

22 REPORTAJE

COVID-19: Sube la siniestralidad en el transporte de mercancías

38 PRODUCTO

EVOLUTION: Lecitrailer lanza su nueva generación de semirremolques frigoríficos

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





LOS TRANSPORTISTAS ESTÁN DISPUESTOS A PARAR

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PODRÍA DETENER LA ACTIVIDAD LOS DÍAS 27 Y 28 DE JULIO

LA INCLUSIÓN EN EL PLAN DE IMPULSO AL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN DE LAS AMPLIACIONES DE LA MASA MÁXIMA AUTORIZADA (MMA) HASTA LAS 44 TONELADAS Y LA ALTURA DE LOS CAMIONES HASTA LOS 4,5 METROS HA SIDO LA GOTA QUE HA COLMADO LA PACIENCIA DE LOS TRANSPORTISTAS

Desde hace mucho tiempo, la posibilidad de modificar los pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de mercancías ha protagonizado la actualidad, y durante los últimos años, desde el Ministerio siempre se han mantenido la misma postura: no habría cambios en esta materia hasta que cargadores y transportistas alcanzasen un acuerdo. Ahora cuando nadie lo esperaba y cuando aún resonaba el eco de

los aplausos a los transportistas, el Gobierno de Pedro Sánchez ha dado luz verde a este cambio normativo.

SOBRAN LOS MOTIVOS

En esta coyuntura, el 97% de las asociaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera ha decidido solicitar que se supriman las 44 toneladas y los 4,5 de altura y que se dé res-



El presidente del CNTC, Carmelo González, acudió al Ministerio de Transportes para entregar una misiva con las reivindicaciones del sector.



puesta a las diez reivindicaciones que transmitieron al Ministerio de Transporte en febrero y en marzo (ver cuadro adjunto). Si se mantiene esta situación de inmovilismo, “convocaremos un paro del sector del transporte de mercancías los días 27 y 28 de julio”, anunció el presidente de Comité Nacional de Transporte por Carretera, Carmelo González, tras entregar en mano una carta a algunos de los máximos responsables ministeriales.

“En el Ministerio se han sentido sorprendidos por nuestro planteamiento y aseguran que no hay motivo, pero nosotros entendemos que sí hay motivos”, explicó González. “Les hemos dejado claro que si no hay soluciones inmediatas el conflicto sigue para adelante”.

44 TONELADAS: LA GOTA QUE HA COLMADO EL VASO

La aprobación de la modificación de masas y dimensiones para dar luz verde a las 44 toneladas y a los 4,5 metros de altura, junto a otras cues-

“SI NO SE QUITAN INMEDIATAMENTE LAS 44 TONELADAS, EL CONFLICTO ESTÁ SERVIDO”

LAS DIEZ PETICIONES DE LOS TRANSPORTISTAS

- 1 Oposición a la tarificación de infraestructuras.
- 2 Modificación de la ley de contrato de transporte, derogando la posibilidad del pacto en contrario, en las siguientes materias: plazos de pago; aplicación de la cláusula de revisión del precio del combustible y operaciones de carga y descarga. Incluyendo la prohibición de que, en el transporte de carga completa, la carga y la descarga la realice el conductor del vehículo.
- 3 Oposición a la modificación de la normativa de pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de mercancías.
- 4 Desarrollo de medidas eficaces en la lucha contra las empresas buzón, fraudes cometidos por medio de cooperativas de trabajo asociado y otros supuestos de competencia desleal.
- 5 Coordinación de planes de movilidad. Negociación y racionalización en la política de transición ecológica.
- 6 Armonización fiscal en el sector del transporte.
- 7 Elaboración y desarrollo de planes de áreas de descanso en toda la red viaria.
- 8 Mantenimiento del régimen de gasóleo profesional.
- 9 Mantenimiento de las ayudas al abandono de actividad y a la formación.
- 10 Requerimiento al Gobierno para que inste las medidas legislativas que sean precisas para conseguir la viabilidad del sector, incorporando a nuestro ordenamiento normas ya existentes en derecho comparado.

“SI NO SE ATIENDE LA PETICIÓN DE AUXILIO QUE ESTE COMITÉ NACIONAL LE FORMULÓ EL PASADO 4 DE JUNIO, NOS VEREMOS FORZADOS A CONVOCAR UN PARO NACIONAL (27-28 JULIO), MEDIDA QUE PODRÁ SER SUCEDIDA POR OTRAS MÁS RIGUROSAS EN EL CASO DE CONTINUAR SIN RESPUESTA”, CONCLUYE LA MISIVA ENVIADA POR EL CNTC AL MINISTRO ÁBALOS



“EL PARO ES UNA BROMA PESADA”



Francisco Aranda, Presidente de UNO.

La Organización Empresarial de Logística y Transporte de España, UNO, ha mostrado su oposición a la convocatoria de paro para los días 27 y 28 de julio. “No podemos hacerle esto a los ciudadanos”, apunta la patronal.

Aseguran que la logística tiene casi 140.000 trabajadores, el 15% de la fuerza la fuerza laboral, afectados por ERTes y ha visto cómo se destruyeron 40.000 puestos de trabajo (5% de los empleos). “No es el momento de un paro, nuestra sociedad ya no está para bromas pesadas”, insiste la organización empresarial. “Ahora, más que nunca, tenemos que trabajar unidos para afrontar cuanto antes la recuperación de nuestra economía y para rescatar la mayor parte de los empleos afectados por la crisis sanitaria”, manifiesta la patronal.

UNO considera que una convocatoria de paro en el transporte en estos momentos carece de sentido alguno. El diálogo con la Administración y con el ministerio, a través de la Mesa del Transporte creada por el ministro de Transportes, José Luis Ábalos, “debe ser la vía para introducir mejoras continuas en un sector que es esencial para la economía y para la sociedad, como bien ha quedado demostrado en esta crisis sanitaria”.

tiones como la problemática que están encontrando los transportistas para pasar la ITV, “han provocado que se desborde el vaso del malestar y el enfado del sector ante la ausencia de respuestas”, reconoce el presidente del CNTC.

En relación al aumento de la capacidad de carga, la posición de los transportistas es clara: “Si no se quitan inmediatamente las 44 toneladas, el conflicto está servido”. Aunque en principio este cambio normativo solo afectaría a la automoción, los transportistas son conscientes de que muchos otros sectores se apuntarían a las 44 toneladas y los 4,5 metros: “si se abre la mano para unos, el otro sector que está al lado lo va a pedir igualmente”.

“ESPERAMOS UNA RESPUESTA ANTES DEL 26 JULIO”

Ahora los máximos responsables del Ministerio de Transportes tienen un mes por delante para actuar. “Veremos a ver si reaccionan y evitamos que se produzca el paro”, apuntó González justo antes de abandonar el recinto de Nuevos Ministerios.

En el seno del sector, la esperanza es moderada después ver cómo se han ignorado todas las peticiones planteadas hace meses: “no ha habido ninguna contestación a ninguna medida, ni económica ni estructural”, remarcan.

De cara al futuro, Carmelo ha querido dejar claro que rechazan participar en la mesa de diálogo anunciada por José Luis Ábalos hace unas semanas, que contaría con la presencia de transportistas, empresas logísticas y cargadores, porque “entendemos que para esas reuniones ya está el Comité que representa a todos esos sectores”.

UNA ESPERANZA FUGAZ

La inclusión de la palabra “Transportes” en la denominación del Ministerio provocó cierta esperanza en el sector, pero los acontecimientos están diluyendo cualquier ilusión. “Este Ministerio está enfocado al transporte de viajeros y de determinados flujos ferroviarios (Corredor Mediterráneo, Cantábrico...), no se habla del sector del transporte por carretera siendo como es mucho competitivo”, lamenta el presidente del CNTC.



El Active Brake Assist 5. Ahora de serie* en el nuevo Actros.

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

Más información en www.mercedes-benz-trucks.com

*De serie para vehículos para los que se prescribe legalmente un asistente de frenado de emergencia.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust





NAVARRA QUIERE HACER CAJA CON LOS TRANSPORTISTAS

PREVÉ COBRAR 0,2060 €/KM Y ESPERA RECAUDAR 45 MILLONES DE EUROS ANUALES

EL GOBIERNO DE NAVARRA ANUNCIÓ HACE UNOS DÍAS SU INTENCIÓN DE APROBAR UN PLAN PARA IMPONER PEAJES A LOS CAMIONES EN CINCO CARRETERAS DE SU COMUNIDAD, EN CONCRETO EN LAS VÍAS A121A, A10, A15, A1 Y A68

El Ejecutivo navarro ya ha alcanzado un principio de acuerdo con diversas formaciones políticas navarras (Partido Socialista de Navarra, Geroa Bai, EH Bildu y Podemos e Izquierda Ezkerra), para implantar estos peajes a los camiones en vías de alta capacidad. Tan solo ha encontrado la oposición de la coalición de PP y Ciudadanos denominada Navarra Suma. Según sus previsiones la recaudación total ascendería hasta los 45 millones de euros cada año, de los que 15 millones se destinarían sólo a la instalación de los pórticos de pago y al desarrollo de la tecnología para su gestión, que llevaría a cabo una empresa pública de nueva creación.

“UNA EVIDENTE CONTRADICCIÓN”

FENADISMER considera que dicha iniciativa supone “una evidente contradicción” con la posición histórica mantenida por las formaciones políticas navarras en contra del establecimiento de peajes a camiones. Y recuerdan la reacción tan contundente de rechazo contra la decisión en su día por parte de la Diputación de Guipúzcoa de establecer peajes a los camiones en la N-1 y A-15, lo que se manifestó mediante una moción parlamentaria aprobada en Octubre de 2017 en el

Parlamento autonómico, y que fue respaldada por los grupos políticos con representación en dicho órgano legislativo, sin que hubiera ningún voto en contra.

LA SUPERVIVENCIA DE 10.000 FAMILIAS, EN JUEGO

Por su parte las asociaciones de transporte navarras TRADISNA y ANET lamentan que hasta ahora las autoridades no hayan querido dialogar, y advierten de que está en juego “la supervivencia de 10.000 familias que viven del transporte en Navarra, además de las consecuencias derivadas también en otros sectores. La reactivación de Navarra no puede ser discriminatoria e insolidaria”.



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

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



Nuevo MAN TGX. Simply my truck.

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





UN ÚLTIMO ESCALÓN PARA EL PAQUETE EUROPEO DE MOVILIDAD

EL VISTO BUENO DEL PARLAMENTO EUROPEO LLEGARÁ EN LAS PRÓXIMAS SEMANAS

EL COMITÉ DE TRANSPORTES DEL PARLAMENTO EUROPEO HA DADO LUZ VERDE A LOS ASPECTOS SOCIALES Y DE MERCADO CONTEMPLADOS EN EL PAQUETE DE MOVILIDAD. TRAS LA APROBACIÓN, SÓLO QUEDA SU RATIFICACIÓN FORMAL EN EL PLENARIO DEL PARLAMENTO EUROPEO QUE TENDRÁ LUGAR EL PRÓXIMO MES DE JULIO

Julio Villaescusa, Presidente de la UETR ha querido poner en valor “el gran esfuerzo del Parlamento, en particular bajo la actual situación de crisis”, y ha agradecido la labor a todos los eurodiputados que han trabajado para llegar a obtener este resultado, “apoyando así la existencia de un sector justo y competitivo”. Además ha resaltado el excelente nivel de cooperación de las instituciones de la UE mantenido hasta el momento: “esto demuestra, ahora más que

nunca en estos momentos difíciles, la importancia que tiene para la economía real de la UE el transporte por carretera”.

EQUILIBRARÁ AÚN MÁS LAS REGLAS DEL JUEGO

A juicio de Villaescusa, las reglas sobre el desplazamiento de trabajadores vendrán a llenar un significativo vacío normativo en el sector. “La introducción del tacógrafo digital también para los vehículos ligeros dedicados al transporte internacional, equilibrará aún más las reglas del juego y el uso de las nuevas tecnologías permitirá garantizar un cumplimiento más adecuado de la normativa”, ha resaltado.

Por su parte, Marco Digiioia, Secretario General de la UETR, ha destacado que “el Paquete garantiza que la liberalización vaya de la mano con la competencia leal, el fortalecimiento de la equidad social y la aplicación efectiva y uniforme de la legislación en toda la UE. Necesitamos nuevas reglas adecuadas para que el transporte por carretera pueda continuar su recuperación”.

“El resultado de la votación representa un balance equilibrado entre armonización y liberación”, destacan desde la UETR.

OPERACIÓN RE-START: OPORTUNIDADES PARA NUEVOS TIEMPOS

VUELVE A LA CARRETERA CON SEGURIDAD



CON HIGIENIZACIÓN DE CABINA Y SUSTITUCIÓN DEL FILTRO DEL HABITÁCULO



VALORADA EN 69€
GRATUITA CON TU
OPERACIÓN DE TALLER*



ARRANCA CON SEGURIDAD HACIA LA NUEVA NORMALIDAD

En Renault Trucks queremos facilitarte el reinicio de tu actividad en estas nuevas circunstancias. Por ello, podrás beneficiarte, de forma **gratuita con cualquier operación de taller o programa de mantenimiento**, de una revisión de **17 puntos, valorada en 69€***. Para que puedas ponerte al volante de forma segura, hemos incluido también la higienización de la cabina y la sustitución del filtro del habitáculo.

Y además, te llevarás un kit de protección COVID-19 gratis.
¡Reserva ya tu cita en tu taller Renault Trucks de confianza!



*Revisión valorada en 69€ siendo gratuita al efectuarse cualquier operación de taller o contratación de un programa de mantenimiento. Incluye: higienización de la cabina y sustitución del filtro de cabina. Además, se te obsequiará con un kit de protección anti COVID-19 compuesto por 1 mascarilla higiénica, 1 gel hidroalcohólico y un par de guantes de nitrilo. Oferta válida hasta el 31 de julio de 2020. Más información y puntos adheridos en renaul-trucks.es





ESPAÑA 'PASA' DE EUROPA Y COMPLICLA LA VIDA A LOS TRANSPORTISTAS

PRÓRROGAS MÁS REDUCIDAS EN NUESTRO PAÍS

EL GOBIERNO DE PEDRO SÁNCHEZ HA OPTADO POR NO APLICAR EL REGLAMENTO EUROPEO SOBRE PRÓRROGAS PARA LA RENOVACIÓN DE LOS PERMISOS Y AUTORIZACIONES CADUCADOS DURANTE EL ESTADO DE ALARMA

La situación de emergencia sanitaria y confinamiento habida en España y en el resto de países europeos ha llevado a los diferentes Gobiernos a la adopción de medidas extraordinarias a nivel nacional y de forma descoordinada para garantizar la continuidad de la actividad del transporte, ampliando los plazos de validez de permisos, certificados y autorizaciones que hubieran caducado durante este período.

REGLAMENTO UE 2020/698

A fin de coordinar dichas regulaciones unilaterales, y aunque con bastante retraso, la Unión Europea finalmente aprobó el pasado 25 de Mayo el Reglamento UE 2020/698 por el que se establecen medidas específicas y temporales relativas a la prórroga de los certificados, per-

misos, licencias y autorizaciones validez de manera armonizada en todos los Estados Miembros. Establece que los permisos y autorizaciones que caduquen entre el 1 de Febrero y el próximo 31 de Agosto prorrogan automáticamente su validez en toda la Unión europea durante un período de hasta seis meses desde que se produjo su vencimiento, como es el caso de la revisión del aparato tacógrafo y de la renovación de sus tarjetas así como de las licencias comunitarias y las de conductores de terceros países, y de siete meses en el caso de los permisos de conducir, tarjetas CAP de conductor profesional y revisión de la ITV.

REGLAS MÁS ERICTAS EN ESPAÑA

Sin embargo, pese a que FENADISMER confiaba en que el Gobierno español no estableciera reglas más estrictas que las previstas en el Reglamento europeo, finalmente ha optado por renunciar a dicha regulación armonizada y ha preferido establecer su propia regulación nacional, "totalmente descoordinada e incoherente".

¿QUÉ SUCEDE CON LA ITV?

El pasado 16 de mayo se estableció un calendario flexible para que los cuatro millones de vehículos a los que les ha caducado la ITV durante el estado de alarma puedan superarla durante los próximos

meses. Sin embargo no ha fijado ningún tipo de prórroga para las ITV que caduquen a partir del 21 de junio. Los transportistas han mostrado su preocupación por esta circunstancia: "las estaciones casi 400 estaciones ITV existentes en toda España se encuentran saturadas y sin posibilidad real de atender los millones de vehículos que no han pasado su revisión estos meses atrás".

Ante esta situación advierten de que durante las próximas semanas miles de camiones, furgonetas y autobuses podrían quedarse paralizados. La respuesta dada por el Ministerio de Industria a esa problemática, lejos de tratar de plantear una solución que posibilite que los transportistas puedan seguir su actividad esencial, acusa a los profesionales de "torpeza" y "falta de previsión" por no haber conseguido obtener cita previa en la ITV.

LOS PERMISOS Y LICENCIAS DE CONDUCCIÓN CADUCADOS

Los permisos y licencias de conducción que han perdido su vigencia entre el 14 de marzo y el 31 de mayo disponen de un margen de 60 días para ser renovados contado desde el 1 de junio. En el caso concreto de los permisos de conducir de mercancías peligrosas cuya validez finalice entre el 1 de marzo y el 1 de noviembre de 2020, se les amplía su validez hasta el 30 de noviembre.

LOS TRANSPORTISTAS ADVIERTEN DE QUE MILES DE CAMIONES PUEDEN QUEDAR PARALIZADOS DESDE EL 21 DE JUNIO POR LA SATURACIÓN DE LAS ESTACIONES ITV. EL MINISTERIO DE INDUSTRIA, POR EL MOMENTO, NO LES OFRECE SOLUCIONES

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES DA UN POCO DE AIRE

En lo que se refiere al Ministerio de Transportes, ha mantenido la ampliación de la vigencia de los certificados CAP de los conductores profesionales conforme establece el Reglamento europeo, en lo que se refiere a otras revisiones y documentaciones que no se hubieran podido tramitar durante el confinamiento se mantiene el criterio de extender la vigencia de todo lo que caduque hasta la finalización del estado de alarma. Así las inspecciones periódicas de tacógrafo que venzan antes del 21 de junio, se extenderá su vigencia durante 30 días más desde la finalización del estado de alarma.



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



Su Solución. El pack Executive Plus.

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

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The TrailerCompany.



EL CORONAVIRUS, ¿ES CAUSA QUE EXONERA DE SU RESPONSABILIDAD AL TRANSPORTISTA?

EL TRANSPORTISTA NO PUDO "EVITAR" CUMPLIR LAS MEDIDAS GUBERNATIVAS

LA PANDEMIA COVID-19 HA SIDO UN HECHO IMPREVISIBLE HASTA BIEN ENTRADO EL AÑO 2020

Nuestra Revista está dedicando su actual y más recientes números a un asunto por desgracia de tanta actualidad como es el coronavirus CEDIT-19, cuyas graves repercusiones negativas está teniendo en tantos ámbitos de la vida humana y de la actividad empresarial. Dentro del marco de las obligaciones que nacen del contrato de transporte, y más concretamente, de la responsabilidad derivada de incumplirlas causando perjuicio a la contraparte, ¿puede una causa como el coronavirus exonerar de esta responsabilidad al transportista?; en caso afirmativo, ¿siempre, o dependiendo de las circunstancias de cada caso?; ¿de igual manera si se trata de un transporte internacional o de un transporte nacional dentro de España? A estas preguntas nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino intenta dar respuesta.

Ante todo, mis condolencias a los familiares y amigos de los hasta ahora casi 28.000 fallecidos en España por la COVID-19, y mi homenaje y aplauso a los sanitarios, quienes, incluida mi hija, médica, han venido luchando "en primera línea de fuego" contra esta terrible pandemia, muchas veces con insuficientes medios y riesgo de su propia vida -como por desgracia se ha demostrado en 76 de sus compañeros-.

1. PLANTEAMIENTO: LA "FUERZA MAYOR". NORMATIVA APLICABLE

Una de las causas generales que exoneran de responsabilidad contractual al transportista -junto a la culpa del usuario, y el vicio o defecto propio de la mercancía- es la concurrencia de un hecho inevitable. Lo prevé así tanto la normativa reguladora de los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera, o sea, el Convenio CMR, de 19 Mayo 1956-, como la Ley española 15/2009 de 11 Noviembre, del contrato de transporte terrestre nacional, muy inspirada -sobre todo en esta materia



CUMPLIR LAS MEDIDAS IMPUESTAS POR EL GOBIERNO ERA PARA EL TRANSPORTISTA TAN “INEVITABLE” COMO LA PROPIA PANDEMIA

Aunque establece una aparente alternativa: ser imprevisible la causa / ser inevitable el efecto, en realidad pone el énfasis en la inevitabilidad del resultado: previsto o no el hecho, si su consecuencia es inevitable, no se responde de ello.

Tanto en el Convenio CMR como en la Ley española vigente, según hemos visto:

- a) es irrelevante la previsibilidad o no del hecho;
- b) se considera sólo la inevitabilidad, tanto de la causa (circunstancia causante) como del efecto (consecuencia). “Evitar” e “impedir” son sinónimos (Diccionario RAE: “Evitar” = “apartar algún daño, peligro o molestia, impidiendo que suceda” -primera acepción-).

No todo hecho imprevisible es también y siempre inevitable, y a la inversa. Por ejemplo, ante un inesperado corte de carretera quizá pueda utilizarse otra carretera alternativa; en un viaje largo son previsibles maniobras erróneas y peligrosas por otros vehículos, pero en un caso concreto la colisión puede haber sido inevitable. La imprevisibilidad a veces determina la inevitabilidad (si se hubiera previsto la causa, se hubieran podido adoptar medidas), pero, insistimos, no siempre.

En el transporte, puede un hecho dañoso ser inevitable, pero el transportista capaz de evitar o minorar sus efectos lesivos. P.ej., unos vándalos arrojan al camión una sustancia inflamable, pero el conductor logra apagar el fuego usando su extintor o avisando pronto a los bomberos.

Ambos cuerpos -Convenio y Ley de 2009- son de aplicación preferente al Código Civil, por doble motivo en la escala de jerarquía normativa: ser ley posterior en el tiempo, y ser ley especial.

2. CASOS DE FUERZA MAYOR: CLAROS O SEGÚN CIRCUNSTANCIAS

Ni el Convenio CMR ni la referida Ley española contienen una lista de estos casos, como sí en cambio sucede en las pólizas de seguro, con sus relaciones de riesgos cubiertos y de riesgos excluidos de indemnización. En el ámbito del contrato de transporte, es necesario examinar, caso por caso, si concurren esas condiciones de inevitabilidad, de la causa o de la consecuencia.

En la consideración del carácter inevitable de la circunstancia se impone un criterio de razonabilidad: p. ej. teóricamente, hubiera bastado unos instantes de adelanto o atraso en el comienzo del viaje para evitar que el rayo que cayó en la carretera cayese sobre el vehículo, pero desde luego nadie hubiese podido prever tal acaecimiento meteorológico; un robo puede evitarse si se utiliza un vehículo blindado y rodeado de escolta fuertemente armada, pero esto en la práctica es impensable, igual que dedicar siempre y en cada viaje a dos conductores. Debe seguirse el criterio de lo que no sea antieconómico, o económicamente absurdo.

Pero, ¿qué es lo razonable? En muchos casos, un término vago y sobre todo subjetivo, según lo que a cada cual interese defender en cada caso; sobre todo habiendo dinero por en medio.

de responsabilidad del transportista- en dicho tratado internacional. La formulación -en las palabras que ahora interesan- es idéntica. El Convenio dice:

Art. 17.2.- El transportista está exonerado de esta responsabilidad si la pérdida, avería o retraso ha sido ocasionado [...] por circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

Por su parte, la Ley española:

Art. 48.1.- El porteador no responderá de los hechos mencionados en el artículo anterior si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados [...] por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

La Ley española incorpora a la descripción de los hechos la necesidad de su prueba por el transportista, a que el Convenio CMR dedica otro precepto: su art. 18. Se trata de lo que muchas veces los juristas llamamos “fuerza mayor”.

En España, encontramos una definición próxima en nuestro Código Civil, cuando -con carácter general, aplicable a cualquier obligación, también las nacidas de contratos, como el de transporte- dice

Art. 1105.- [...] nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables.

Son **supuestos claros** de fuerza mayor las catástrofes naturales, p. ej.: inundación, granes tempestades o nevadas; caídas de rayo, terremotos; etc. Y los desastres humanos, p. ej: guerra o revolución; atentado que produce explosión, incendio o roturas, etc.; accidente nuclear, etc. Que pueden estar cubiertos por una póliza de seguro: esto es otra cuestión -los de transporte y de seguro son contratos distintos, con normativa distinta, suscritos entre distintas partes, etc.

En **otros casos** como robo, incendio, etc. **depende mucho de las circunstancias concretas**. Será fuerza mayor el robo con violencia e intimidación -el atraco, cuando peligra la vida o la integridad física del conductor-, pero esto por fortuna no es habitual. En los demás casos, incluido el hurto, en general, **se valora el grado de diligencia** en la actitud del transportista **-del conductor-**.

Así, en casos de robo, los Tribunales han tenido en cuenta circunstancias como: si se produjo a plena luz del día (o entrada la noche); ídem en centro de ciudad u otro lugar habitado, como el área de servicio de una autopista u otro lugar habitual de parada de camiones, parking vigilado, etc. (o en un descampado); ídem con presencia próxima de Policía, o servicio privado de vigilancia (o no); si el vehículo se dejó por breve tiempo (o durante muchas horas o varios días); ídem para algo necesario como tomar alimento o despachar en Aduana (o para actividades caprichosas o al menos ajenas al servicio profesional); si el vehículo permaneció en aparcamiento

vigilado (o en lugar de más fácil acceso) -y si existía tal aparcamiento vigilado en las inmediaciones (o no); si la zona era conocida como peligrosa por la actuación de bandas de ladrones (o no); si el vehículo estaba cerrado con llave (o no); si en el vehículo fueron accionados medios de seguridad antirrobo, como alarmas, sistemas de bloqueo de dirección o interruptores de la corriente eléctrica o del carburante, u otros (o no); si al recoger el vehículo el empleado de la empresa transportista) o la Policía, apareció que los mandos o la cerradura habían sido forzados (o no); si el conductor había estado durmiendo dentro del vehículo (o no); etc.

En casos de incendio, fuera de los de origen criminal, se valora si el camión disponía de medios antipirógenos -extintores- (o no), si ocurrió pese al buen mantenimiento del vehículo (o no); etc.

En caso de accidentes de tráfico, si ocurrieron por negligencia del conductor -exceso de velocidad- o mala señalización -de una curva cerrada, del gálibo de un túnel, mal estado del pavimento, caída de rocas a la calzada, maniobras incorrectas de otros vehículos -por ejemplo, vehículo detenido e la carretera por la noche sin luces ni triángulos de aviso-, información errónea en el navegador del vehículo sobre viabilidad de una carretera, etc.

Lo supuestos son tan numerosos que su mero enunciado resulta casi imposible: huelgas (propias o ajenas), protestas y disturbios políticos o sociales, bloqueo de fronteras, etc. Cuyo respectivo grado de evitabilidad, caso por caso, resulta determinante.

LAS MEDIDAS HAN SIDO ESTRICTAS Y SEVERAS, ADREDE NO DEJANDO MUCHAS ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN

3. ¿ES EL COVID-19 UNA CIRCUNSTANCIA "INEVITABLE"?

En nuestra opinión, **claramente sí**.

Su aparición fue inesperada. Cuando a finales del año 2019 dirigíamos a nuestros familiares, amigos y clientes deseando felicidad y prosperidad en 2020,



DIESEL TECHNIC

Global Automotive Solutions – Made in Germany

¡Gracias

Transportistas!



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



nadie sospechaba que éste iría a ser un *annus horribilis* por causa del coronavirus o COVID-19.

Del cual, pese a surgir en China a finales de 2019 (de ahí el nombre de COVID-19) se dio aviso solo ya en 2020. Fue solo en 11 Marzo de 2020 cuando la Organización Mundial de la Salud elevó la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a la categoría de pandemia internacional. Motivando la declaración por el Gobierno español de estado de alarma, como por desgracia ya es bien sabido, mediante Real Decreto 463/2020 de 14 Marzo, con sus muchas limitaciones y restricciones, desarrolladas por números disposiciones posteriores.

Entre ellas, el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 Marzo, **expresamente considera el COVID-19 como "fuerza mayor"** a los efectos de la suspensión de los contratos o la reducción de la jornada laboral. Y ello puede entenderse aplicable a cualquier actividad comercial (arts. 22, 24, etc.). En igual sentido, el Real Decreto-ley 18/2020 de 12 Mayo (arts. 1, 4, etc.).

Un contrato de transporte acordado previamente -para un viaje concreto, o como contrato de duración continuada (art. 8 de nuestra Ley 15/2009)- quizá no puede cumplirse por este motivo.

En general, son "fuerza mayor" los "*actos de las Autoridades*" (p. ej. agentes de policía, guardias de aduanas, etc. causando retrasos, pérdidas, etc., siempre que no sean motivados por culpa del propio transportista; tanto si su actuación fue ajustada a la legalidad como si no lo fue.

4. ¿PUEDE EL TRANSPORTISTA "EVITAR" CUMPLIR LAS MEDIDAS IMPUESTAS POR EL GOBIERNO?

Claramente, no, a no ser infringiendo la ley, cosa absurda y a la que nadie está obligado, ni debe hacer. Incumplir una medida impuesta por el Gobierno no supone diligencia, sino al revés, negligencia. El transportista puede ser acusado de causar una pérdida, un daño o un retraso por haber desobedecido una norma -permanente o temporal-, pero **nunca por haberla respetado**.

Naturalmente, nos referimos, no solo a lo mucho previsto en el propio Real Decreto 463/2020, de 14 Marzo, que declara el estado de alarma, sino a lo aún mucho más establecido por sus numerosas disposiciones de concreción y desarrollo, promulgadas a lo largo de varias semanas, y en que **sólo saber qué medida estaba vigente dónde y en qué momento vigencia ya era complicado**, habiéndose emitido a ritmo frenético: días con más de un BOE, edición de BOE en domingo, con entrada en vigor muchas veces el mismo día de su publicación, varias de ellas habiendo sufrido modificaciones y derogaciones parciales, etc.

También habrá que prestar gran **atención a lo vigente en la fase 1, 2 ó 3 de la "desescalada"** en la cual se encontraba el lugar correspondiente en el momento de ser aplicada, o tener que ser aplicada, la medida administrativa causante del evento perjudicial -pérdida, daño, retraso- por el que se reclama al transportista. Por cierto, la palabra "desescalada", que tanto usa la normativa para la COVID-19 (por ejemplo, Ordenes JUS/394/2020 de 8 Mayo, TMA/400/2020 de 9 Mayo, JUS/430/2020 de 22 Mayo, en su mismo título) no está en el Diccionario de la RAE.

5. ¿PUEDEN SER "IMPEDIDAS" LAS CONSECUENCIAS DEL COVID-19?

La mayor parte de veces, no. Gran parte de las medidas se han referido al transporte porque se entiende que la movilidad era una peligrosa vía de contagio del virus y por ello han sido estrictas y severas, **deliberadamente no dejando muchas alternativas de actuación**. Por ejemplo, el trastorno que puede causar el limitar el número de puertos de entrada de mercancías en España, ventando alguno en concreto inicialmente previsto en el contrato con el cliente (Orden TMA/410/2020, de 14 Mayo, y sus modificaciones) quizá haya podido paliarse acudiendo el transportista a cargar a otro sí autorizado, pero quizá no siempre ello le ha sido posible. Dependerá mucho de los casos, pero nos atrevemos

SOLO SABER QUÉ MEDIDA ESTABA VIGENTE EN QUÉ MOMENTO Y LUGAR YA ERA COMPLICADO



a afirmar que en casi siempre el transportista no habrá podido impedir las consecuencias de estas medidas. En cualquier caso, entiendo que **es el cliente** -al momento del servicio o de plantearse el incidente, y después, cuando reclama- **quien debe indicar** qué **manera de impedir** esas negativas consecuencias consideraba viable, pese a que sobre el transportista siguiera pesando la carga de probar su hipotética imposibilidad.

7. LA RELACIÓN CASUAL

En la aplicación de las causas de exoneración al transportista -del art. 17 CMR y de los arts. 48 y 49 de nuestra Ley 15/2009- juega el llamado "principio de la causación adecuada", o sea, que para que surta efecto exoneratorio se exige un razonable nexo o relación "de causa a efecto" entre la causa invocada y los efectos perjudiciales producidos. Pues bien, en el caso de perjuicios causados por el COVID-19, esta relación de causa a efecto parece fácil de probar, puesto que deriva directamente de las medidas limitativas y restrictivas impuestas por nuestras Autoridades, no solo en el propio Real Decreto-ley que declara el estado de alarma, sino además en las numerosas disposiciones de desarrollo y complementarias del mismo, que después el Gobierno o sus diversos ministerios -entre ellos el de Transporte, y muy señaladamente el de Sanidad- han dictado, por docenas en las semanas y meses posteriores. Hay que entender que, con inversión de la carga de la prueba, **correspondería al reclamante demostrar que**, pese a esta poderosa invocación, **hubo alguna actuación (acto o u omisión) incorrecta causada por transportista, que le impida acogerse a este argumento.**



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

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



COVID-19: SUBE LA SINIESTRALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

MÁS ESTRÉS Y CANSANCIO ENTRE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

EL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE INVESTIGACIÓN DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL (INTRAS) DE LA UNIVERSIDAD DE VALENCIA, LA FUNDACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL (FESVIAL) Y LA FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE (FENADISMER), HAN PRESENTADO LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL ESTUDIO SOBRE "PROBLEMAS, RIESGOS Y ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE PROFESIONAL RELACIONADOS CON COVID-19"

El dato más preocupante es el incremento de los accidentes de tráfico sufrido por este colectivo, que ha percibido una "sensación de abandono por parte de los poderes públicos en este periodo" durante el estado de alarma. Los datos oficiales provisionales, relativos al periodo entre el 15 de marzo y el 6 de mayo, indican que "el número de fallecidos en camiones de más de 3.500 kg se ha multiplicado por 2.4 respecto de la media de los últimos 5 años y el índice de letalidad, -el número de fallecidos por cada 100 víctimas- se ha multiplicado por 1.8 respecto al

periodo equivalente de 2019", según expuso el presidente de FESVIAL, Luis Montoro. A la hora de analizar las causas de esta preocupante accidentalidad, los responsables del estudio señalan que son "múltiples y muy complejas".

CANSANCIO Y ESTRÉS

El 61% de los conductores reconoce haber cometido errores de conducción con frecuencia, debido al cansancio, el estrés y la ansiedad que sufren. "Un dato altamente preocupante" según Montoro. Además seis de cada diez aseguran tener problemas de sueño y descanso, lo que repercute en la atención al volante.

Estas circunstancias guardan relación con otras realidades que se recogen en este estudio: el 54,6% de los profesionales del transporte de mercancías por carretera denuncia se ha visto obligado a hacer la carga y descarga de sus mercancías sin ayuda ninguna, y un 84,1% señala que no ha tenido donde poder comer, dormir o descansar durante sus desplazamientos.

PEOR QUE ANTES

El 37,8% de los conductores encuestados ha percibido durante el estado de emergencia un mayor riesgo de sufrir un accidente de tráfico, el 54,7% reconoce distraerse más ahora y un 41,1% han sentido más fatiga y cansancio que antes mientras están en ruta.

ABANDONADOS

Un 79.8% de los conductores de transporte de mercancías considera que los poderes públicos no les han prestado la ayuda que era de esperar, e incluso un 50.7% cree que las normas sobre cómo debe realizarse el transporte de mercancías no han estado claras. Además siete de cada diez conductores declaran que no se les ha dado la información y medios de protección adecuados para evitar contagios. De hecho, el 46% de los conductores profesionales denuncia que no ha tenido acceso a materiales de protección (mascarillas, guantes, gel desinfectante, etc.), lo que hace que el 83% afirmen que tienen miedo de contagiar a su familia y allegados tras los viajes. "Sería muy interesante y útil saber cuántas personas de este colectivo se han contagiado del COVID-19", apuntó el presidente de FESVIAL.

Este estudio ha sido realizado con la finalidad de investigar y profundizar sobre los problemas, riesgos y posibles causas de los accidentes de tráfico de estos profesionales, durante la pandemia del coronavirus, se ha llevado a cabo con la participación de 1.013

ENTRE EL 15 DE MARZO Y EL 6 DE MAYO, EL NÚMERO DE FALLECIDOS EN CAMIONES DE MÁS DE 3.500 KG SE HA MULTIPLICADO POR 2.4 RESPECTO DE LA MEDIA DE LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS

EL CATEDRÁTICO LUIS MONTORO HA SUBRAYADO QUE LOS DATOS DEL ESTUDIO "MUESTRAN LA DURA SITUACIÓN POR LA QUE ESTÁN PASANDO ESTOS CONDUCTORES PROFESIONALES, QUE TANTO ESTÁN APORTANDO A LA SOCIEDAD DURANTE LA PANDEMIA"

conductores de transporte profesional de mercancías por carretera, de toda España, con una edad promedio de 49.5 años y una antigüedad media en su empleo de 17 años. La encuesta se ha realizado entre el 21 de abril y el 13 de mayo de 2020.

"HAN HECHO UN ESFUERZO COLOSAL"

Julio Villaescusa, presidente de FENADISMER, destacó durante el acto de presentación del estudio el gran papel de los conductores de transporte profesional. "Han hecho un esfuerzo colosal en esta situación de pandemia, corriendo graves riesgos, para poder garantizar el abastecimiento de productos que eran indispensables en el funcionamiento social. Es imprescindible, por ello, que los poderes públicos reconozcan dicha labor y establezcan las regulaciones necesarias que permitan desarrollar su actividad con la mayor seguridad posible".





MAN: PLENO APOYO A LOS TRANSPORTISTAS

HA PUESTO EN MARCHA DIVERSAS ACCIONES PARA FACILITAR LA VUELTA A LA ACTIVIDAD

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, ESPECIALMENTE EN ALGUNOS SEGMENTOS, SE HA VISTO MUY AFECTADO POR LAS RESTRICCIONES DE MOVILIDAD PROVOCADAS POR EL ESTADO DE ALARMA, COMO CONSECUENCIA DE LA PANDEMIA SANITARIA QUE HEMOS ATRAVESADO EN LOS ÚLTIMOS MESES

Por eso, toda la red de talleres oficiales de MAN Truck & Bus Iberia, que ha permanecido disponible a lo largo de todo el estado de alarma, ha realizado un importante esfuerzo para estar al lado de sus clientes y simplificar su día a día, en este paulatino proceso de vuelta a la actividad para muchas empresas, y también para que aquéllas que han se-

guido trabajando, puedan hacerlo en las mejores condiciones. "Han sido meses complicados, pero debemos mirar hacia delante con el convencimiento de que esto pasará, y en MAN vamos a estar, como siempre, al lado de nuestros clientes para lo que necesiten", expone Francisco Valero, Director de Post-Venta de MAN Truck & Bus Iberia.



MÚLTIPLES CAMPAÑAS

Son muchas las campañas e iniciativas que se han puesto en marcha para que el cliente se sienta apoyado. Entre ellas, Francisco Valero destaca "el café o consumición gratis que hemos ofrecido en la práctica totalidad de nuestros puntos de servicio desde el inicio del confinamiento, la amplia disponibilidad de horarios de apertura de nuestras instalaciones, la transparencia en las operaciones de 'todo incluido' con precios fijos,



el tratamiento del interior de las cabinas con ozono y desinfección o la revisión gratuita pre-ITV, para que los camiones que han estado parados vuelvan al trabajo en las mejores condiciones”.

Otras acciones ofertadas por MAN a sus clientes están enfocadas a esos vehículos que han estado parados: un producto antibacteriano para el gasóleo del depósito (que evita humedades y posibles problemas en la inyección), revisiones de puesta en marcha, especialmente para autocares, vales de descuento para futuras visitas al taller, descuentos adicionales en todas las operaciones de mantenimiento llevadas a cabo con recambios y aceites originales MAN.

"EN MAN VAMOS A ESTAR, COMO SIEMPRE, AL LADO DE NUESTROS CLIENTES PARA LO QUE NECESITEN"

FINANCIACIÓN EN LAS REPARACIONES: HASTA 10.000 EUROS

Y los apoyos a los transportistas también incluyen financiación de reparaciones hasta un importe de 10.000 euros sin intereses y el refuerzo de la campaña de 'Segunda Vida', elevando los descuentos, tanto en piezas como en mano de obra por encima del 15% para los vehículos de más de 10 años.





RENAULT TRUCKS APORTA SERENIDAD Y SOLUCIONES A LOS TRANSPORTISTAS

SÍNTOMAS ESPERANZADORES EN EL CAMINO HACIA LA “NUEVA NORMALIDAD”

EN UN CONTEXTO MARCADO POR LA INCERTIDUMBRE, LOS RESPONSABLES DE RENAULT TRUCKS HAN OFRECIDO ALGUNOS SEÑALES QUE INVITAN A SER MODERADAMENTE OPTIMISTAS DE CARA LOS PRÓXIMOS MESES

François Bottinelli, Consejero Delegado Renault Trucks España, reconoce que la situación actual está cargada de incógnitas y que es difícil hacer predicciones: “lo único que sabemos es que no sabemos nada”. Pero ha anticipado que, tras un mes de abril de estancamiento, “mayo ha sido mucho mejor” y las cifras de pedidos se mantuvieron casi en el mismo nivel de hace un año.

HACIA LA “NUEVA NORMALIDAD”

Bottinelli destaca que la marca tiene un plan de acción (Re-Start) para avanzar hacia la “nueva normalidad”. Ya se han activado

campañas enfocadas en los Usados y la Postventa y seguirán implementándose más durante las próximas semanas. El máximo responsable de Renault Trucks en España confía en salir de esta crisis con una red más fuerte y ha confirmado que la marca mantiene su apuesta por el transporte sostenible. En este sentido, ha adelantado que la marca entregará el primer D Wide 100% eléctrico en España próximamente.

Aunque hay que esperar a ver qué sucede con aspectos clave como la financiación, ha mostrado plena confianza en el transporte español “porque siempre ha sido capaz de adaptarse a los distintos escenarios”. Desde la marca francesa estiman que, al igual que en 2008, los autónomos serán los más afectados por la situación actual, mientras que el panorama parece menos oscuro para las flotas medianas y grandes. “Queremos aportar serenidad y soluciones a todos ellos”, ha remarcado.

Christophe Deshayes, Presidente de Renault Trucks Europa, también participó en un encuentro virtual





con la prensa especializada. Aprovechó la ocasión para repasar los resultados de la marca en el primer trimestre del año: se comercializaron 5.700 vehículos medios y pesados (-20%) y la cuota de mercado se mantuvo estable en Europa (8,1%). Las ventas de Renault Master también descendieron (-27%) en un periodo que se vio condicionado por el inicio de la irrupción del covid-19. La nota positiva en el arranque del año la pusieron los Usados, que incrementaron sus ventas un 4%, y la Postventa, que aumentó su actividad un 3,6%.

Deshayes confirmó que la actividad en las plantas se ha reiniciado gradualmente, y los equipos de I+D de la marca ya están trabajando con la vista puesta en nuevos proyectos.

EN LA PRIMERA LÍNEA

Por último el Presidente de Renault Trucks Europa quiso destacar el papel clave que ha jugado la red de la marca en esta crisis provocada por expansión del covid-19. Durante las semanas más difíciles, el 99% de los puntos oficiales de Renault Trucks han estado a disposición de los transportistas.

En este sentido, Antonio Suarez, presidente de Asertrucks y Consejero Delegado de R1 GAMA, expuso en primera persona cómo lo han vivido los concesionarios. Resaltó que la seguridad de los trabajadores y de los clientes fue la prioridad. "Hemos buscado el equilibrio entre seguridad y servicio", apuntó. Además quiso dar las gracias a Renault Trucks por mantener un canal de información muy fluido con los concesionarios desde que se inició la crisis.

TRAS UN MES DE ABRIL DE ESTANCAMIENTO, "MAYO HA SIDO MUCHO MEJOR" Y LAS CIFRAS DE PEDIDOS SE MANTUVIERON CASI EN EL MISMO NIVEL DE HACE UN AÑO, APUNTAN LOS RESPONSABLES DE RENAULT TRUCKS EN ESPAÑA

RENAULT TRUCKS REVISARÁ E HIGIENIZARÁ GRATUITAMENTE LOS CAMIONES

Dentro de las campañas de apoyo de su "Operación Re-StaRT", los clientes de la marca que acudan a los puntos adheridos de la Red oficial a realizar cualquier operación de taller o contraten un programa de mantenimiento se podrán beneficiar gratuitamente de una revisión de 17 puntos valorada en 69 euros. Este chequeo, que se ha diseñado para controlar los distintos aspectos en los que la paralización durante la crisis del COVID-19 ha podido afectar a los vehículos, incluye además la higienización de la cabina y el cambio del filtro de habitáculo.

El objetivo de esta campaña, que estará vigente hasta el próximo 31 de julio, es facilitar la reincorporación de los vehículos a la actividad con total seguridad e higiene. Para ello, dentro de la larga lista de 17 puntos revisados, se incluye el control de los niveles de aceite motor, frenos o líquido de refrigeración, así como un completo control visual del circuito de refrigeración, baterías, desgaste de pastillas de freno, amortiguadores y dirección, así como el control de la línea completa del escape y del depósito y aforador de Ad-Blue, entre otros elementos.

También, para asegurar la máxima higiene y prevención ante el COVID19, la revisión finaliza con la higienización de la cabina y el cambio del filtro del habitáculo.

Una vez revisado e higienizado el camión, se entrega a su conductor un kit anti COVID-19 compuesto de guantes de nitrilo, mascarilla quirúrgica y gel hidroalcohólico, para que pueda seguir al volante con la máxima protección.





MERCEDES-BENZ ACTROS, MÁXIMA SEGURIDAD DE SERIE

YA CIRCULAN POR ESPAÑA MÁS DE 600 CAMIONES CON ABA5

EN EL AÑO 1981 MERCEDES-BENZ INCLUYÓ EN SUS CAMIONES EL SISTEMA ABS DE SERIE, QUINCE AÑOS ANTES DE QUE FUESE OBLIGATORIO, DESDE ENTONCES NO HA DEJADO DE TRABAJAR EN NUEVOS DESARROLLOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE SUS CAMIONES

El nuevo Actros incorpora de serie la última versión del asistente Active Brake Assist: ABA5. Desde su nacimiento en 2006 no ha dejado de mejorar y en esta última versión destacan dos novedades: la utilización de un sistema de cámaras y radares para detectar los obstáculos, y la capacidad de parar completamente el camión si fue necesario.

ASÍ FUNCIONA

El ABA5 trabaja con avisos acústicos y luminosos. Al detectar peligro de accidente con el vehículo que va

delante, un obstáculo parado, una persona que cruza delante del camión o camina hacia el camión o en el carril del vehículo o se detiene repentinamente, el sistema advierte primero al conductor visual y acústicamente.

Si el conductor no responde adecuadamente, en una segunda etapa el sistema inicia el frenado parcial con 3 metros por segundo - alrededor del 50 por ciento de la potencia máxima de frenado. Si la amenaza de una colisión continúa, el ABA 5 puede ejecutar el frenado máximo automático de parada completa dentro de los límites del sistema. Finalmente, al llegar a la parada total, el vehículo aplica el nuevo freno de estacionamiento electrónico.



EL NUEVO ACTROS INCORPORA DE SERIE LA ÚLTIMA VERSIÓN DEL ASISTENTE ACTIVE BRAKE ASSIST: ABA5

“Es importante destacar que a diferencia de sus antecesores el asistente ABA 5, puede llevar a cabo un frenado automático de parada completa para obstáculos parados y en movimiento, así como para personas en movimiento a velocidades de vehículo de hasta 50 km/h dentro de los límites del sistema”, destacan los responsables de la marca.

EL NUEVO ACTROS A TU ALCANCE

La compañía alemana ha puesto en marcha acciones comerciales para facilitar a empresas y autónomos la adquisición de su buque insignia.

FUSO eCANTER SIGUE GANANDO PRESENCIA EN EUROPA

Calor, uno de los principales distribuidores de butano y propano embotellado de Reino Unido, ha elegido al camión 100% eléctrico de Daimler para realizar sus entregas en el centro de Londres. Este vehículo puede trabajar sin ninguna restricción en la Zona de Emisiones Ultra Bajas de la ciudad (ULEZ) contribuyendo a mejorar la calidad del aire de la ciudad.

El FUSO eCarter es un vehículo compacto y ágil de 7,5 toneladas, y su autonomía alcanza los 100 kilómetros. Hasta el momento se han entregado 16 unidades a clientes en el Reino Unido. En los Estados Unidos, Europa y Japón, los clientes ya trabajan con más de 150 vehículos en ciudades como Nueva York, Los Ángeles, Tokio, Berlín, Londres, Ámsterdam, París, Copenhague y Lisboa, entre otras.



Los clientes que adquieran el nuevo Actros no tendrán que pagar las tres primeras cuotas. Este vehículo que fue galardonado con el premio ‘Camión del Año 2019’, es pionero en tecnología, además de contar con el asistente a la conducción ABA 5 de serie, incluye aviso por cambio de carril, alerta por cansancio y aviso de señales de tráfico, todos estos sistemas aumentan exponencialmente la seguridad en carretera; también las novedosas MirrorCam, el cuadro multimedia, el volante multifunción y el nuevo PPC.



Las MirrorCam, el cuadro multimedia, el volante multifunción y el nuevo PPC son algunas de las novedades más destacadas de este vehículo.

A DIFERENCIA DE SUS ANTECESORES, EL ASISTENTE ABA 5 PUEDE LLEVAR A CABO UN FRENADO AUTOMÁTICO DE PARADA COMPLETA PARA OBSTÁCULOS PARADOS Y EN MOVIMIENTO, ASÍ COMO PARA PERSONAS EN MOVIMIENTO A VELOCIDADES DE VEHÍCULO DE HASTA 50 KM/H DENTRO DE LOS LÍMITES DEL SISTEMA



VOLVO TRUCKS OFRECE APOYO FINANCIERO PARA RENOVAR LAS FLOTAS

SOLUCIONES FLEXIBLES PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

VOLVO TRUCKS Y VOLVO FINANCIAL SERVICES (VFS) HAN LANZADO UN NUEVO PROGRAMA DE FINANCIACIÓN PANEUROPEO PARA AQUELLAS EMPRESAS QUE NECESITAN APOYO DE LIQUIDEZ, O LÍNEAS FLEXIBLES PARA ACCEDER A LOS CAMIONES MÁS EFICIENTES Y RENTABLES

El programa de financiación "Keep Moving", desarrollado por Volvo Financial Services, proporciona a los clientes de Volvo Trucks en España soluciones financieras flexibles para apoyarles en las circunstancias actuales. Ofrece alternativas para los profesionales que quieran ampliar sus flotas con nuevos camiones y también para aquellos que opten por incorporar vehículos usados.

El programa se extenderá hasta finales de julio de 2020 y se encuentra disponible para clientes nuevos y para clientes actuales que deseen renovar sus camiones o ampliar sus flotas. "Desde VFS estamos enfocados en desarrollar y brindar soluciones financieras flexibles para nuestros clientes actuales y potenciales, de manera que puedan cumplir con las necesidades de su negocio y las oportunidades que se les presenten con la mayor facilidad y rapidez posible" dice José Mannucci, Managing Director de VFS España.

VOLVO USED TRUCKS

Como parte de este programa, Volvo Used Trucks ha lanzado en España una nueva campaña que permite al cliente elegir entre un leasing al 0,5% o un al-

quiler a 6, 9 o 12 meses con su modelo Volvo FH 13, disponible en motor de 460 CV y de 500 CV, dos de las tractoras más potentes y atractivas de la marca.

AYUDARLOS CON OFERTAS COMPETITIVAS



Desde el comienzo de la expansión del Covid-19, Volvo Trucks y Volvo Financial Services se han centrado en ayudar a los operadores de transporte a mantener sus camiones en marcha haciendo posible la entrega de bienes cruciales para la sociedad.

"Los operadores de transporte y los conductores de camiones han estado luchando durante esta crisis y es nuestro trabajo ayudarlos con ofertas competitivas para vehículos 100% fiables y de calidad garantizada" asegura Giovanni Bruno, Managing Director de Volvo Trucks España.



DAF PRESENTA EL XF UNITY EDITION

SE CARACTERIZA POR TENER UN DISEÑO ESPECÍFICO PARA CADA PAÍS

EL FABRICANTE HOLANÉS HA PRESENTADO EN DIVERSOS MERCADOS EUROPEOS UNA EDICIÓN ESPECIAL Y ÚNICA DEL XF CON UN COMPLETO EQUIPAMIENTO QUE AYUDA REDUCIR LOS COSTES OPERATIVOS DE LOS TRANSPORTISTAS, GRACIAS TAMBIÉN AL CONTRATO ESTÁNDAR DE REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE 36 MESES

La Unity Edition se encuentra disponible tanto con Space Cab como con Super Space Cab. Su decoración se caracteriza por tener un diseño específico para cada país: los colores nacionales se entrelazan a través de la calandra y envuelven la



cabina y los retrovisores. Este vehículo está propulsado por el motor PACCAR MX-13, que proporciona 480 cv (355kW) y 530 cv (389kW) y está disponible tanto en tractora como en configuraciones rígidas.

COMPLETO EQUIPAMIENTO

Las especificaciones de la Unity Edition varían según el mercado, pero en todos está incluido el asiento del conductor Luxury Air, el colchón de la litera inferior Xtra Comfort de 15 centímetros, el sistema de control de climatización más lujoso y la impresionante nevera de DAF de serie. Para obtener el máximo confort de conducción, este XF Unity Edition también está equipado, entre otros, con el control de cruceo predictivo.

CONTRATO DE MANTENIMIENTO CARE+ DE 3 AÑOS

Se incluye un contrato de mantenimiento Care+ de 3 años, y si el cliente lo solicita, puede obtener un contrato de reparación y mantenimiento Full Care a un precio muy competitivo. Para el conductor, el XF Unity Edition viene con un vale de PACCAR Parts para acceder a una selección de artículos de merchandising muy prácticos. En España, DAF entrega un cupón de 300 euros a todos aquellos que adquieren esta versión tan especial. Este cupón se puede utilizar para pedir recambios en un concesionario DAF o a través de la tienda online introduciendo su código de cupón.



IVECO REAFIRMA SU APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD

ES UN REFERENTE EN VEHÍCULOS DE GAS Y TRABAJA EN EL DESARROLLO DE OTRAS ALTERNATIVAS

EL FABRICANTE ITALIANO COMENZÓ A CONSTRUIR VEHÍCULOS PROPULSADOS CON GAS NATURAL HACE MÁS DE 25 AÑOS Y YA HA COMERCIALIZADO MÁS DE 35.000 UNIDADES EN TODO EL PLANETA

IVECO es la única marca fabricante que ofrece una gama completa de modelos de gas natural, con tres familias de motores que van de los 136 a los 460 CV, y una oferta de productos de entre 3,5 y 40 toneladas, tanto de vehículos comerciales ligeros como vehículos pesados para transporte de larga distancia y autobuses.

“UNA ALTERNATIVA REAL, MADURADA, LIMPIA Y SOSTENIBLE”

Los motores IVECO Cursor Natural Power emiten un 90% menos de NO₂, un 95% de partículas en suspensión y un 95% menos de CO₂ con el uso de biometano (del pozo a la rueda). “A día de hoy los vehículos propulsados a gas natural son una alternativa real, madurada, limpia y sostenible. Esta tecnología contribuye a la mejora de la calidad del aire con mínimas emisiones y una reducción significativa del ruido”, destacan los responsables de IVECO.

MIRANDO AL FUTURO: GAS, ELÉCTRICOS, HÍBRIDOS...

Según datos de la EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente), el transporte por carretera genera un 22% del total de las emisiones de CO₂ de la Unión Europea, y el objetivo para 2050 es alcanzar una reducción del 60%. IVECO ya está trabajando en el desarrollo de nuevos modelos de tracciones alternativas, desde gas natural, eléctricos hasta híbridos e hidrógeno.

IVECO APLAUDE EL APOYO DE ALEMANIA A LOS CAMIONES DE GAS NATURAL

Finalmente, el Consejo Federal Alemán (Bundesrat) ha extendido la exención de peaje para camiones pesados de gas natural comprimido y licuado (GNC y GNL) de más de 7.5 toneladas hasta el 31 de diciembre de 2023. Con esta ampliación, los vehículos propulsados por gas natural continuarán viajando sin pagar peajes en Alemania otros tres años más. Por ejemplo, con el IVECO S-WAY NP, que está disponible en versiones de GNC y GNL, los flotistas no solo se beneficiarán de la exención de peaje hasta el 31 de diciembre de 2023 y los costos de combustible significativamente más bajos, sino que también recibirán ayudas para nuevas compras hasta el final de 2020.





CONSIGUE UNA IVECO DAILY Y EMPIEZA A PAGAR EL PRÓXIMO AÑO

LA NUEVA CAMPAÑA DE LA MARCA POSIBILITA APLAZAR EL PAGO DE LA PRIMERA CUOTA HASTA 2021

CONSCIENTE DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y EN SU COMPROMISO COMO FABRICANTE, HA LANZADO UNA NUEVA CAMPAÑA COMERCIAL EN SU GAMA DAILY PARA APOYAR A SUS CLIENTES

La oferta está disponible para aquellos que adquieran un vehículo Daily hasta el 31 de julio. Contempla además del aplazamiento del pago, una gran variedad de opciones de compra ofrecidas por la financiera de la marca, IVECO CAPITAL, que permite al cliente elegir entre financiación y leasing. Asimismo, y como parte del servicio completo ofrecido por IVECO, los contratos de Mantenimiento y Reparación se verán beneficiados en la misma línea que las operaciones financiadas.

IVECO ha implementado esta nueva iniciativa en toda su Red de concesionarios formado por más de 27 puntos de venta, que están ya a disposición de todos sus clientes, adaptados con todas las medidas de seguridad sanitarias.

HASTA UN 10% DE AHORRO EN COMBUSTIBLE

La Nueva Daily ha sido rediseñada para ofrecer la máxima eficiencia, con hasta un 10% de ahorro en combustible y en reducción en costes de mantenimiento. El vehículo de transporte ligero por excelencia de IVECO, para hacer más cómodo, eficaz y seguro el trabajo de los profesionales del transporte, cuenta con una nueva dirección asistida eléctrica y tecnología de ayuda a la conducción. Además, la conectividad ha sido otro de los ejes del

desarrollo de la Nueva Daily, que ofrece el confort de abordo y la experiencia de conducción de un turismo, mejorando el rendimiento y la eficiencia de la actividad con B-Link Solutions.

“SEGUIMOS SIENDO SU SOCIO DE CONFIANZA”

“La situación actual en la que nos encontramos ha afectado a muchos negocios; desde autónomos, Pymes hasta grandes flotas, y desde IVECO queremos estar a su lado para ayudarles a arrancar su actividad con éxito hoy, y que no se tengan que preocupar del pago hasta el 2021. Por eso, hemos desarrollado este nuevo proceso de compra adhoc a sus necesidades y expectativas, porque sobre todo, seguimos siendo su socio de confianza”, explica Filippo D’Amico, Director de la Business Line de Ligeros de IVECO.





VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES COMPLETA SU FAMILIA 100% ELÉCTRICA

CUENTA CON UN MODELO 100% ELÉCTRICO EN CADA UNO DE LOS SEGMENTOS

DESPUÉS DE INICIAR LA COMERCIALIZACIÓN DEL E-CRAFTER DURANTE EL PASADO EJERCICIO, LA MARCA DE HANOVER INCORPORA LOS NUEVOS E-CADDY ABT Y E-TRANSPORTER ABT

Los nuevos e-Caddy ABT y e-Transporter ABT, nacen a través del acuerdo de colaboración entre Volkswagen Vehículos Comerciales y ABT, el especialista en transformaciones. ABT cuenta con una división "ABT e-Line" especializada en movilidad eléctrica y con amplia experiencia al más alto nivel como por ejemplo su participación en la Formula E. Esta división es la encargada de instalar toda la electrónica, el motor eléctrico y el paquete de baterías de iones de litio, que va colocado en el suelo del vehículo entre los dos ejes.

MÁS DE 120 KM DE AUTONOMÍA

El e-Caddy ABT 100% eléctrico, estará disponible como Maxi, batalla más larga, para las versiones Furgón, Kombi y Trendline, y el e-Transporter ABT 100% eléctrico, estará disponible con batalla larga en la versión Furgón.

Ambos modelos contarán con una autonomía superior a 120 Km (WLTP) gracias a la incorporación de una batería de iones de litio de 37,3 kWh de capaci-

dad. Se podrán cargar en corriente alterna AC a una potencia de hasta 7,2kW y en carga rápida continua CCS hasta 50kW.

Los dos modelos ecológicos ofrecen 83kW (113CV) de potencia y un par de 200 Nm y cuentan con tracción delantera y cambio automático DSG. La capacidad de carga del e-Caddy ABT es de hasta 651kg y 4,2 m³ y en el caso del e-Transporter asciende hasta los 1.091kg y 6,7 m³. La velocidad máxima está limitada de serie a 90 Km/h, pero opcionalmente se puede subir la limitación hasta los 120 Km/h. El número de plazas será de 2 ó 3 en el furgón y hasta 5 en Kombi y Trendline.

COMPLETO EQUIPAMIENTO

El e-Caddy ABT ofrece un completo equipamiento de serie que incluye: asistente de arranque en pendiente; paquete Connectivity para radio "Composition Colour"; retrovisor exterior con ajuste eléctrico y térmico; faros antiniebla y luz de curva estática; Climatic; airbags laterales y de cabeza para conductor y acompañante; puerta trasera de dos hojas; recubrimiento del suelo de goma en el habitáculo o en la zona de carga.

El equipamiento de serie del e-Transporter ABT incluye: radio "Composition Audio"; aire acondicionado con regulación electrónica; faros antiniebla y luz de curva estática; e-Call llamada de emergencia; Car-Net; iluminación interior con tecnología LED en el habitáculo o en la zona de carga; 2 interfaces USB (tipo C) en el tablero de instrumentos.

UN IMPULSO PARA LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS



Las matriculaciones de vehículos comerciales eléctricos en España descendieron un 72,8% (65 unidades) durante el mes de mayo. El coronavirus también han lastrado significativamente las ventas de este tipo de vehículos: 480 en 2020 (-43,1%). En este sentido, la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE) y la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM) han reclamado la entrada en vigor de una nueva edición del Plan Moves para revertir esta tendencia.

LLEGARÁN MÁS NOVEDADES

La gama eléctrica de Volkswagen Vehículos Comerciales seguirá creciendo. Ya se han presentado los prototipos del ID. Buzz, para hasta 8 pasajeros, que es la versión eléctrica de la mítica T1 de la marca, así como el ID. Buzz Cargo, que será el primer vehículo comercial basado en la nueva familia ID. y construido sobre la plataforma modular de propulsión eléctrica (MEB). Representan un nuevo estilo con un nuevo ADN de diseño progresivo, mucho espacio interior y estarán adaptados a la conducción autónoma. Como el resto de la familia ID. contarán con varios tamaños de batería y ofrecerán autonomías de entre 330 km y más de 550 km (WLTP).

ESTOS LANZAMIENTOS CONFIRMAN EL COMPROMISO EN EL CAMINO INICIADO HACIA LA ELECTRIFICACIÓN POR PARTE DE VW VEHÍCULOS COMERCIALES, ASÍ COMO DEL GRUPO VOLKSWAGEN QUE SE HA COMPROMETIDO A SER UNA EMPRESA NEUTRAL EN EMISIONES DE CO2 EN 2050

EL PRECIO DEL E-CADDY ABT ARRANCA DESDE LOS 31.700€ PFF / 38.700€ PVP, CON CAMPAÑAS Y DESCUENTOS INCLUIDOS, Y EL e-TRANSPORTER ABT SE PUEDE ADQUIRIR DESDE LOS 40.300€ PFF / 49.200€ PVP CON CAMPAÑAS Y DESCUENTOS INCLUIDOS



1. Ambos modelos contarán con una autonomía superior a 120 Km (WLTP) gracias a la incorporación de una batería de iones de litio de 37,3 kWh de capacidad.
2. La capacidad de carga del e-Caddy ABT es de hasta 651kg y 4,2 m³ y en el caso del e-Transporter asciende hasta los 1.091kg y 6,7 m³.
3. La velocidad máxima está limitada de serie a 90 Km/h, pero opcionalmente se puede subir la limitación hasta los 120 Km/h.



MÁS EFICIENCIA CON LA SPRINTER DE MERCEDES-BENZ

LA INTEGRACIÓN DE WHAT3WORDS EN EL MBUX MEJORA LA DISTRIBUCIÓN URBANA

DOS CONDUCTORES PROFESIONALES DE LA EMPRESA ALEMANA DE PAQUETERÍA DPD, DOS FURGONETAS SPRINTER IDÉNTICAS Y WHAT3WORDS SE HAN UNIDO PARA ACOMETER UNA PRUEBA ESPECIAL DE EFICIENCIA LOGÍSTICA EN NAGOLD (ALEMANIA)

comparación con el conductor que usa un sistema de navegación tradicional basado en la dirección de la calle. Pudo finalizar su ruta 30 minutos antes que su compañero.

La prueba mostró que el 80% del aumento de eficiencia fue resultado de proporcionar la dirección what3words para el lugar de estacionamiento óptimo. Esto redujo el tiempo de conducción y el dedicado a buscar el lugar de estacionamiento. El 20% restante de la mejora de la eficiencia provino de tener una dirección de what3words para el punto de entrega preciso, reduciendo el tiempo a pie.

“El sistema supone una gran mejora, especialmente para los conductores que tienen que trabajar en un área de entrega desconocida. También elimina mucho estrés del conductor y facilita mucho su trabajo”, explica Steffen Raiber, Director de Administración de Industria, CEP y Logística en Mercedes-Benz Vans.

El objetivo consistía en averiguar si what3words integrado en el sistema de navegación de la Sprinter puede aumentar la eficiencia en la entrega de paquetería. Se emplearon dos furgonetas idénticas equipadas con MBUX, pero una de ellas con navegación programada experimentalmente con direcciones predefinidas de what3words con las ubicaciones de aparcamiento y zonas de entrega. Ambas furgonetas, cargadas con 50 paquetes y conducidas por conductores profesionales de la propia DPD que no estaban familiarizados con la zona, tenían la misma orden de entrega, basada en una ruta real e histórica de DPD.

UN AUMENTO DE EFICIENCIA DEL 15%

Los resultados mostraron una mejora de la eficiencia del 15% para el conductor que usa what3words, en

ASÍ FUNCIONA WHAT3WORDS



what3words ha dividido el mundo entero en 57 trillones de cuadrados de tres por tres metros, asignando a cada uno de ellos una combinación única de tres palabras, haciendo así posible incluso la localización de lugares para los que no existe una dirección postal. Esto significa que cada una de estas localizaciones puede ser identificada de manera precisa y fácil de memorizar.

Un algoritmo aplica un vocabulario de aproximadamente 25.000 palabras por idioma de modo que combinaciones potencialmente confusas están muy distanciadas para discriminar fácilmente posibles errores. El sistema está disponible por el momento en 14 idiomas incluyendo el español.



FORD Y VOLKSWAGEN UNEN SUS FUERZAS

DESVELAN SUS PLANES DE COLABORACIÓN PARA EL DESARROLLO Y PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS COMERCIALES

A COMIENZOS DE 2019, SE HIZO PÚBLICO EL ACUERDO ENTRE AMBAS COMPAÑÍAS Y AHORA SE HAN EMPEZADO A CONOCER LOS DETALLES DE ESTA ALIANZA

Durante los próximos años se sucederán lanzamientos de productos conjuntos en todos los segmentos. Para 2021 está previsto que Volkswagen se encargue del desarrollo y fabricación de una furgoneta a partir del nuevo Caddy, que también será comercializada por Ford con una denominación propia. Por su parte, la marca del óvalo diseñará y fabricará un pick-up, que verá la luz en 2022 y que en el caso de Volkswagen supondrá la actualización del Amarok.

El acuerdo también contempla que Ford se encargará de la creación de un vehículo comercial ligero de una tonelada para ambas marcas.

Otro de los puntos de este acuerdo es el diseño y fabricación a partir de 2023 por parte de Ford de un vehículo eléctrico basado en la plataforma Modular Electric Drive de Volkswagen, que será producido en la planta de Colonia-Merkenich.

OCHO MILLONES DE VEHÍCULOS COMERCIALES

“Esta cooperación a largo plazo con Ford reforzará nuestra muy buena posición en el área de los vehículos comerciales ligeros, especialmente en nuestros principales mercados europeos”, señala Thomas Sedran, presidente del consejo de administración de Volkswagen Vehículos Comerciales. Por su parte, Jim Farley, director de operaciones de Ford, ha destacado el papel clave de los vehículos comerciales hoy en día y se ha mostrado muy optimista con la colaboración: “trabajar con Volkswagen en estas plataformas nos proporcionará a ambos importantes ventajas financieras en aspectos como la ingeniería y las plantas”. Las dos compañías confían en alcanzar con estos modelos una producción de global de 8 millones de unidades durante el ciclo de vida de los productos. La alianza Volkswagen/Ford no incluye la propiedad cruzada entre las empresas, que seguirán siendo competidores en el mercado.

CITYLOGIN AMPLÍA SU FLOTA CON FURGONETAS FORD TRANSIT CUSTOM PHEV

Su servicio de logística y distribución urbana sostenible avanza en su compromiso medioambiental con la incorporación de estas furgonetas con tecnología híbrida enchufable, que hacen posible una conducción sin emisiones en el segmento de vehículos comerciales de una tonelada. “En Citylogin, entendemos la actual problemática de la ciudad en materia de movilidad, contaminación acústica y polución, y estamos comprometidos en ofrecer nuevas soluciones de entrega urbana y micrologística, señala Alfonso López, managing director Citylogin Iberia. Su flota de vehículos ecológicos junto con sus HUB de proximidad permiten a Citylogin ofrecer a grandes clientes una solución dedicada para el e-commerce, “manteniendo la rapidez y eficacia de las entregas”.





LECITRAILER LANZA SU NUEVA GENERACIÓN DE SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS

EVOLUTION YA ESTÁ A DISPOSICIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS

OCHO AÑOS DESPUÉS DE LA PRESENTACIÓN DE SU PRIMER FRIGORÍFICO COMPLETO, EL FABRICANTE ARAGONÉS HA DADO A CONOCER LA NUEVA GENERACIÓN DE VEHÍCULOS FRIGORÍFICOS, UNA GAMA COMPLETA QUE OFRECE SOLUCIONES INNOVADORAS PARA EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO

A lo largo de estos años, la investigación e inversión en I+D+i y la capacidad de innovación ha sido constante en esta familia de productos, realizando continuas mejoras que han llevado al lanzamiento de Evolution, un vehículo frigorífico actualizado y moderno, el doble de robusto y fuerte que la versión anterior. Y mantiene la misma tara.

MUCHAS NOVEDADES

Se ha trabajado minuciosamente en su estructura, integrando más refuerzos verticales de fibra de vidrio en los

laterales e interiormente está dotado de poliéster de mayor densidad. Se ha reforzado, testado y certificado el piso para la optimización de los esfuerzos más exigentes. Los paneles de una sola pieza en fibra y el puente térmico instalado en todos los frigoríficos Lecitrailer evitan las oscilaciones interiores de temperatura y reducen tanto el consumo de gasoil del equipo de frío como el posible deterioro del mismo y sus gastos de mantenimiento.

Para aumentar la capacidad de carga del frigorífico, se ha conseguido obtener mayor anchura interior entre zócalos y paneles sin reducir los 65 mm de los paneles laterales. El nuevo marco trasero es más ancho y refuerza la unión con los paneles laterales. En la parte trasera, el embellecedor de la parte inferior se ha sustituido por un taco de goma. También dispone de tacos inferiores envueltos con una pletina que ofrecen el doble de resistencia. De este modo se evitan posibles desperfectos al maniobrar en los muelles de carga.

YA A LA VENTA

Los responsables de Lecitrailer han anunciado que la comercialización de este nuevo vehículo ya se ha iniciado. Reconocen que el escenario es incierto, pero tras dos años de trabajo, "era el momento de poner

en manos de los profesionales un vehículo como Evolution”, señalan.

Con la orientación total al cliente de la compañía y su vocación de servicio, Lecitrailer acompaña el lanzamiento de la nueva generación de frigoríficos con una campaña promocional que incluye mantenimiento LT Plus por 4 años gratuito con vehículo de sustitución incluido y ampliación de garantía a 4 años.

PLENAS GARANTÍAS

Hay que destacar que todas las mejoras incorporadas a Evolution se han testado en la bancada de fatiga que Lecitrailer dispone en su fábrica de Casetas y que se han realizado sin aumentar la tara del vehículo, resultando un frigorífico mucho más resistente, seguro y rentable para los transportistas. Además, para su mayor tranquilidad, los transportistas pueden contar con el servicio 24 horas de Lecitrailer, que les dará asistencia tanto en España como en cualquier país europeo.

Por último, hay que recordar que como en el resto de vehículos Lecitrailer, su chasis cuenta con hasta 10 años de garantía antiperforación por corrosión ya que ha sido sometido al tratamiento de KTL de Lecitrailer, que dota a los vehículos de una capa uniforme en toda la superficie del chasis de imprimación de 50 micras.



El marco trasero de una pieza es de acero inoxidable completamente liso y no tiene fijaciones por la cara exterior. Cuenta con una lámpara led integrada, que agrupa las luces de freno, posición e intermitencia.

LECITRAILER ACOMPAÑA EL LANZAMIENTO DE ESTA NUEVA GENERACIÓN DE FRIGORÍFICOS CON UNA CAMPAÑA PROMOCIONAL QUE INCLUYE MANTENIMIENTO LT PLUS POR 4 AÑOS GRATUITO CON VEHÍCULO DE SUSTITUCIÓN INCLUIDO Y AMPLIACIÓN DE GARANTÍA A 4 AÑOS



1. En el interior se ha ampliado en 1 centímetro la anchura, sin reducir los 65 mm de espesor de los paneles laterales.
2. En la parte posterior, los tacos de goma evitan posibles desperfectos al maniobrar en los muelles de carga.
3. El soporte de las conexiones frontales está fabricado en acero inoxidable e incorpora un tope delantero de protección reforzado.
4. El puente térmico instalado en todos los frigoríficos Lecitrailer evita las oscilaciones interiores de temperatura y reduce el consumo de gasoil del equipo de frío.



GRUPO BAILÓN CONFÍA EN LOS SEMIRREMOLQUES SCHMITZ CARGOBULL

ACABA DE INCORPORAR A SU FLOTA CUATRO UNIDADES S.KO COOL

LA COMPAÑÍA ARAGONESA PRODUCE Y DISTRIBUYE HUEVOS FRESCOS A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

La compañía con sede central en La Almunia, Zaragoza inició su actividad en los años 60 con Granja Bailón. Con los años, pasó de producir huevos a distribuirlos con flota propia bajo la denominación, Friocargo Herbatra. Para ello, Bailón confió por primera vez en Schmitz Cargobull y desde entonces, la relación de ambas empresas no ha hecho más que estrechase. Actualmente, la compañía cuenta con 23 semirremolques frigoríficos S.KO COOL equipados con la máquina de frío de la propia marca y el Full Service para todos sus tráileres y acaba de adquirir 4 vehículos más.

EQUIPAMIENTO EXECUTIVE PLUS

Grupo Bailón ha optado por vehículos con equipamiento EXECUTIVE Plus, que incluye el semirremolque frigorífico S.KO COOL SMART íntegramente fabricado por Schmitz Cargobull en su planta zaragozana, el equipo de frío S.CU con motor eléctrico de la propia marca que ofrece un alto rendimiento y un consumo

bajo, y el sistema telemático TrailerConnect® de última generación. Con este pack, el cliente tiene un control total sobre los datos de EBS, la posición y la temperatura del vehículo, el estado del depósito de gasoil, la presión de los neumáticos, la apertura de puertas no autorizada y el estado de acoplamiento. Además, al tener incluido el sistema proactivo de averías con transmisión de datos y uso del portal puede tomar decisiones más eficaces. El pack EXECUTIVE Plus también incluye el servicio de mantenimiento Full-Service para el tráiler, el equipo de frío y los neumáticos. “Los datos que recibimos a través del sistema telemático son muy valiosos. Disponer en tiempo real y 24 horas al día de cualquier tipo de información relacionada con el estado de la carga o del vehículo, nos permite tomar decisiones acertadas, tener un control del gasto y ser más competitivos”, destaca Félix Bailón, Director General en Grupo Bailón.

PREMIO QUINTA RUEDA: SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2020

Un jurado compuesto por un centenar de empresarios del sector del transporte de mercancías por carretera ha designado al Schmitz Cargobull S.KO Cool Smart Executive Plus como el mejor Semirremolque del Año 2020 en España. Miguel Iglesias, Country Manager de Schmitz Cargobull Ibérica, fue el encargado de recoger el trofeo de manos de Julio Viartola, Secretario General de ASFARES.





EL VOLVO FMX CUMPLE 10 AÑOS

Este camión especialmente diseñado para el sector de la construcción fue presentado en 2010 y su capacidad para hacer frente a condiciones adversas le ha convertido en un referente en su segmento. El diseño exterior moderno y robusto del primer Volvo FMX dejaba clara la relación del camión con las máquinas de Volvo Construction Equipment. Solo tres años más tarde de su presentación, Volvo Trucks lanzó una nueva versión. Se modificó la cabina y se rediseñaron todos los componentes de la estructura frontal. La nueva suspensión neumática aumentó la distancia al suelo de 300 mm, y el enganche de remolque ahora podía arrastrar hasta 32 toneladas. En ese mismo año, se introdujo la Dirección Dinámica de Volvo, que hizo posible conducir un

camión con el mínimo esfuerzo. Esta dirección combina la dirección asistida hidráulica convencional con un motor eléctrico regulado electrónicamente instalado en el mecanismo de dirección.

La versión de construcción de la caja de cambios líder Volvo I-Shift permite que el Volvo FMX se maneje en terrenos difíciles y montañosos con altos niveles de productividad y comodidad para el conductor. En 2016, Volvo Trucks presentó I-Shift con marchas muy cortas, lo que permite que el camión inicie el arranque de una parada con cargas de hasta 325 toneladas. Asimismo, también facilita a los operadores de camiones conducir a velocidades tan bajas como 0.5 km por hora, una gran ayuda durante las maniobras de precisión.

TLX INCORPORA CAMIONES SCANIA PROPULSADOS POR GAS NATURAL LICUADO

La empresa murciana especializada en el transporte local y nacional de mercancías ha reforzado su flota con cuatro camiones del fabricante sueco propulsados por GNL. Cuentan con un motor de 13 litros de 410 CV y un par máximo de 2.000 Nm, están propulsados por GNL y funcionan en conjunto con Scania Opticruise, el sistema de cambio de marcha automatizado de la marca.

De esta forma, TLX contribuye a la movilidad sostenible y ofrece un servicio de calidad a sus clientes. "Trabajamos para conseguir un transporte seguro, eficaz y responsable, apostando por la innovación", destaca Ángel Sánchez, director de TLX.

En su apuesta por Scania y por mantener siempre a punto sus vehículos, la adquisición viene acompañada de un contrato de reparación y mantenimiento. Asimismo, los conductores van a recibir una formación para obtener el máximo rendimiento del vehículo, realizar una conducción eficiente en la búsqueda de un menor consumo de combustible y el sencillo repostaje de GNL de forma ágil y segura.



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



FORD TRUCKS DESEMBARCA EN EL ÁREA DE LEVANTE

Estrena nuevas instalaciones en la provincia de Murcia gestionadas por Terra Trucks del Grupo Terramóvil, una compañía murciana que reúne diversos proyectos relacionados con el mundo de la automoción, con una facturación que supera los 90 millones de euros anuales. Las nuevas instalaciones Ford Trucks se localizan en dos espacios: un concesionario de 1.000 m², situado en Espinardo (Ctra. de Madrid, km. 389), y una campa-taller de 15.000 m² en Murcia (Av. de Sta. Catalina, 164).

Terratrucks cuenta con grupo de 8 profesionales dedicados en exclusiva a la marca, con una amplia experiencia en el mundo de la

automoción, gracias a las actividades previas de este conglomerado empresarial, que incluye la comercialización y reparación de turismos, vehículos industriales ligeros y autobuses, así proyectos de competición automovilística.

José Luis Quero, CEO de F-Trucks Automotive España se ha mostrado muy contento de poder contar con el Grupo Terramóvil en la red: “creemos que es una gran incorporación de cara a nuestra expansión en toda el área de Levante, en la que no teníamos presencia hasta ahora. Es una zona de importancia estratégica en el transporte nacional y ahora llegamos muy bien representados”.

ACOTRAL INCORPORA A SU FLOTA SEMIRREMOLQUES GUILLEN

La compañía malagueña ha adquirido semirremolques portacontenedores modelo PC-45/40 X Light. Hace unos meses, Acotral incorporó 35 unidades de este mismo modelo, y ahora el fabricante valenciano acaba de entregar otros 25 semirremolques.

Los portacontenedores PC-45/40 X Light están equipados con GenSet para la alimentación de contenedores Reefer durante su transporte terrestre. Estas nuevas unidades están dotadas de ejes SAF Intradisk, neumáticos medida 386/65 R 22'5 con llantas de aluminio; así como el exclusivo y patentado sistema de brazo giratorio y escamoteable que permite a esta unidad la polivalencia para el transporte de contenedores ISO High Cube de 40' o 45' con EuroCasting, conjuntamente con el paragolpes extensible y con un peso en báscula de tan solo 4.080 kilos. Para el director general de la compañía, José Luis Guillén, “es una satisfacción que un cliente como Acotral confíe plenamente en nosotros y en nuestros fabricados, lo que corrobora los buenos resultados que los semirremolques portacontenedores Guillén le están aportando”.



AS24 SIGUE CRECIENDO EN ESPAÑA

La empresa filial del grupo TOTAL ha abierto una nueva estación de servicio en Oiartzun (Guipúzcoa).

Las instalaciones de Irun-Lanbarren están ubicadas en el Parque Log. Lanbarren (Arañaburu kalea, 3) y se puede acceder a ellas desde la Salida 3 de la AP-8. Disponen de 11 pistas cubiertas, tienda, duchas y parking.





ONTURTLE COLABORA CON EL "BANC DELS ALIMENTS DE BARCELONA"

La compañía de servicios para transportistas ha querido aportar su granito de arena a la lucha contra la COVID-19. Ha realizado una donación económica y de carburante con su tarjeta "DieselCard", disponible en toda la red de estaciones OnTurtle. En total, su donativo a la entidad suma 14.045,53€ que se destinarán a la campaña solidaria "EMERGENCIA COVID19" impulsada por la Fundación sin ánimo de lucro "Banc dels Aliments de Barcelona" para contribuir a la situación de insuficiencia alimentaria de nuestro entorno más próximo. El 50% de su donación es económica y el 50% restante en servicios de carburante. Con esta acción, la organización quiere ayudar al personal y a los voluntarios de la entidad con el reparto de alimentos a familias en situación de pobreza y escasez alimentaria provocada por la pandemia del COVID-19.

El CEO de la compañía, Josep Gaus, hizo entrega de las tarjetas de carburante "Diésel Card" a Oriol Dolader, jefe de logística de la Fundación Banc dels Aliments de Barcelona, quien les expresó la crítica situación que están viviendo estos días.



UTA UNE SUS FUERZAS CON REPSOL

Los clientes de UTA ya pueden utilizar sus tarjetas de repostaje en 80 estaciones de servicio de Repsol situadas en ubicaciones clave para el transporte terrestre, a las que se añadirán otros puntos de aceptación el año que viene.

Las estaciones de servicio de Repsol complementan la red de puntos de aceptación de UTA de España, y ofrecen plazas de aparcamiento para camiones, restaurantes para los conductores, y tiendas. El sistema de tarjetas de UTA se suma a los sistemas que ya se aceptan en las estaciones de servicio de Repsol. Los datos de las nuevas estaciones se encuentran en la app que contiene el buscador de estaciones de UTA, disponible para descargar de forma gratuita.

"Repsol, además de poseer una red de última tecnología a nivel nacional, ofrece una amplia gama de productos de alta calidad y combustibles alternativos a los conductores", asegura Alfonso Díaz Llairó, Country Manager de UTA para España y Portugal, que ha querido agradecer el apoyo de su empresa matriz Edenred.

ASÍ APOYA WEBTRANS A LOS TRANSPORTISTAS

Ante la crisis global provocada por la pandemia del COVID-19 y en plena fase de desescalada, la plataforma digital ha decidido lanzar cuatro medidas especiales pensadas para amortiguar la crisis y proteger el negocio de los diferentes agentes del sector de la logística. Webtrans pone a disposición de todos los transportistas autónomos, empresas de transporte, agencias, y productoras, así como otros agentes de la logística por tierra, mar o aire tienen a su disposición estas cuatro herramientas especiales:

Cobro anticipado de facturas en 48 horas (pone a disposición de sus clientes, un servicio propio que adelanta en 48 horas el cobro de facturas referentes a cualquier ámbito territorial de España), **Informes de solvencia gratis** (refuerza la seguridad dejando gratis los 10 primeros informes que se soliciten del exclusivo servicio Business Report. Con este servicio se analiza la solvencia de las empresas entregando un informe detallado sobre la situación real del posible proveedor o cliente), **Seguro de crédito para facturas** (un potente sistema de prevención y aval para el mercado nacional y de exportación) y **Bolsa de empleo gratuita** (un espacio que genera

conexiones entre aquellos que buscan y ofrecen trabajo en el sector del transporte y la logística). Además de estas cuatro medidas, desde la misma plataforma, cada cliente podrá realizar diferentes gestiones como: búsqueda de cargas de vuelta en rutas de interés, búsqueda de transportistas a tiempo real, carta digital de portes, licitaciones, y muchas otras soluciones digitales para su trabajo.





YA PUEDES SOLICITAR UNA AYUDA PARA BAJARTE DEL CAMIÓN

El pasado 11 de junio se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento por la que se convocan las ayudas anuales dirigidas a los transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad. Como consecuencia de la nueva prórroga de los Presupuestos Generales del Estado, las ayudas al abandono de la actividad para este año 2020 mantienen prácticamente las mismas partidas económicas que en los dos años anteriores: 9,7 millones de euros. Podrán ser beneficiarios de dichas ayudas aquellos transportistas autónomos que lleven más

de 10 años ejerciendo la actividad y hayan cumplido los 64 años, o bien aquellos que, sea cual sea su edad, tuvieran reconocida a fecha de solicitud, una incapacidad permanente absoluta, total o gran invalidez, los cuales gozarán de preferencia en el otorgamiento de las ayudas en el caso de que el presupuesto asignado no cubra todas las solicitudes presentadas. Las solicitudes y tramitación de los expedientes de abandono de actividad deberán efectuarse de forma telemática a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes antes del próximo 14 de julio.



GASNAM CELEBRARÁ EN SEPTIEMBRE EL GREEN GAS MOBILITY ONLINE EVENT

Desde Gasnam explican que “debido a la crisis del COVID-19 y con el objetivo de garantizar al máximo la seguridad de los asistentes, ponentes y patrocinadores”, se han visto obligados a aplazar el congreso anual de la asociación a 2021. Pero no han querido dejar pasar la oportunidad de crear un punto de encuentro “para analizar y debatir sobre las múltiples novedades del sector, los avances tecnológicos y regulatorios, la oferta de vehículos, los sistemas de propulsión y los combustibles marinos del futuro”. Para ello ha organizado el Green Gas Mobility Online Event los días 22, 23 y 24 de septiembre de 2020, que contará con conferencias de expertos de ámbito nacional e internacional, feria virtual y múltiples recursos de networking para garantizar el acceso a toda la red profesional.

El programa de conferencias se irá actualizando en la web www.greengasmobilitysummit.com en la que ya están disponibles las entradas.

LOS EXÁMENES DE TODOS LOS TÍTULOS OFICIALES NECESARIOS PARA EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD VOLVERÁN EN SEPTIEMBRE

La declaración del estado de alarma supuso la suspensión de toda la actividad educativa y formativa en las distintas comunidades autónomas e implicó la paralización de todos los cursos y exámenes de todos los títulos oficiales necesarios para el ejercicio de la actividad, como son el del Certificado de Aptitud Profesional CAP o el permiso de transporte de mercancías peligrosas ADR.

Esta situación excepcional ha impedido que las comunidades autónomas hayan podido convocar los exámenes oficiales para la obtención del título de competencia profesional de transportista durante el primer semestre de este año, rompiendo así la tradición de convocar dichas pruebas en los primeros meses de cada año.

Según la información que ha facilitado FENADISMER, la intención de la mayoría de las comunidades autónomas es convocar los exámenes oficiales para la obtención del título oficial a partir del mes de septiembre.





LOS SEMIRREMOLQUES MODERAN SU DESCENSO

En mayo se comercializaron 659 unidades en el mercado español, un 35,27% menos que en 2019, y en los cinco primeros meses del año se han matriculado 4.104 vehículos (-21,65%), según los datos de Asfares. Las Lonas es modelo más vendido en el mercado español y acumula 1.235 matriculaciones en 2020 (-34,79%), seguido por los Frigoríficos con 942, un 28,37% menos que en 2019.

En el periodo enero-mayo, también han caído las ventas de Basculantes (-23,09% / 463 unidades) y Portacontenedores (-14,39% / 244 unidades). Los Furgones (385) y las Cisternas (405), que crecen un 82,46% y un 0,50% respectivamente, ponen la nota positiva en estos cinco primeros meses.

Lecitrailer con 982 unidades matriculadas lidera el mercado español en este 2020, le siguen Schmitz Cargobull (671) y Krone (343).



EL TRANSPORTE HA SUFRIDO UN DETERIORO MUY RÁPIDO DE LIQUIDEZ Y RENTABILIDAD

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha publicado un informe en el que analiza la caída de la actividad en el sector del transporte de mercancías por carretera.

Según recoge este texto, en el caso de los operadores que distribuyen bienes esenciales, ha supuesto una reducción de ingresos de hasta un 40%, debido a la falta de nuevos contratos, los viajes en vacío y el aumento de los tiempos de espera entre cargas.

En su análisis, la OIT destaca que " ha producido un deterioro muy rápido de la liquidez y rentabilidad de la mayoría de las empresas del transporte de mercancías.

Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) insisten en la necesidad de un paquete de medidas excepcionales y de aplicación inmediata en el ámbito laboral, financiero, tributario y europeo, que permita a los transportistas españoles a permanecer operativos una vez que finalice esta crisis sanitaria.



LAS MATRICULACIONES DE CAMIONES RETROCEDIERON UN 30% HASTA MAYO

Durante los cinco primeros meses del año se han matriculado 6.878 camiones en el mercado español, un 30,9% menos que en el ejercicio anterior.

En mayo, la caída llegó hasta el 58,9% (924 unidades matriculadas). Las Tractoras representaron casi la mitad de las operaciones: 453 (-64,9%). Mercedes-Benz (86), IVECO (78), MAN (68) y DAF (68) lideraron las ventas en este segmento. Los Rígidos también retrocedieron durante el pasado mes: 226 matriculaciones (-54,9%), al igual que los Medios (177 /-52,9%) y los Ligeros (68 /-15%).

LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE SIGUE SUBIENDO

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 al mes de mayo. Como viene sucediendo desde febrero, los plazos de pago han crecido y se han situado en 88 días de media, cuatro más que en abril. El plazo medio de pago no se situaba en nivel tan alto desde septiembre de 2017 (92 días).

El 75% 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. El incremento desde que se inició la crisis del covid-109 es de 13 puntos porcentuales.



SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



LAS CARROCERIAS EN LA CADENA DE VALOR

PLANIFICAR BIEN EL VEHÍCULO Y SU RENDIMIENTO SERÁ CLAVE PARA OBTENER MEJORES RESULTADOS

MUCHO SE HA HABLADO DE LA RENTABILIDAD DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y MUCHAS SON LAS FÓRMULAS AL ALCANCE DE LAS EMPRESAS PARA SER MÁS EFICIENTES. TODOS SOMOS CONSCIENTES DEL PAPEL QUE JUEGAN LOS VEHÍCULOS EN ESTA TAREA PERO LA MODIFICACIÓN DEL TABLERO DE JUEGO ES CONSTANTE Y LA TOMA DE DECISIONES NO ES SENCILLA

El nuevo escenario exige aún más que el espacio de carga sea un lugar de fácil limpieza y que la mercancía esté ordenada es clave para respetar las recomendaciones sanitarias. Esto se consigue utilizando vehículos industriales y comerciales debidamente adaptados donde la mercancía pueda asegurarse correctamente y no genere riesgos. Estas exigencias debe profesionalizar aún más el transporte. El sector invierte en soluciones tecnológicas increíbles en los centros logísticos y en las fábricas pero llega el momento de transportar y damos un salto a lo analógico. La innovación en el sector de la carrocería pertenece a la cadena de valor y de nada sirve tener un camión que reduce el consumo un 5% si perdemos una hora extra en cargar y descargar, o desperdiciamos 2 toneladas de carga por no tener el vehículo optimizado.

MEJORAR LA EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE A DOMICILIO

Es posible que durante estos meses nuestros hábitos de consumo hayan cambiado y también es muy probable que alguno de ellos se mantenga en el tiempo. La entrega a domicilio eleva sus cifras a record y tras el final de las restricciones a la movilidad, un tanto por cierto importante de este reparto va a quedarse.

También es posible que dentro del transporte, el reparto a domicilio sea una de los puntos más ineficientes de la cadena logística, pero no es el único. Planificar bien el vehículo y su rendimiento será clave para obtener mejores resultados.

Ante los nuevos hábitos, se barajan escenarios donde los operadores planifican centros logísticos más cercanos a los clientes, en el interior o lo más próximo posibles a las grandes ciudades o puntos de entrega. Está claro que el vehículo ligero (menos de 3.500 kg de MMA) para el reparto de última milla es y será el más demandado, pero se plantean otros modelos donde encajan vehículos con una masa entre 7 y 16 toneladas que no requieran ningún trámite administrativo para entrar a las grandes ciudades.

QUE NADIE SE OLVIDE DEL VEHÍCULO INDUSTRIAL

El Gobierno ya ha confirmado un plan de impulso de la cadena de valor de la industria de la automoción con una dotación total de 3.750 millones de euros, que plantea inversiones para impulsar la competitividad del sector, su formación y digitalización así como el incentivo para relanzar las ventas de vehículos nuevos. Por favor, que nadie se olvide del vehículo industrial y su gran importancia en la cadena de valor.

Este impulso junto a la implementación por parte de las autoridades locales de medidas, que de una forma sostenible, consideren la movilidad de las mercancías nos puede hacer ahorrar a todos muchos euros y mucho CO2.

Para el sector carrocerero es clave mostrar a los transportistas que la eficiencia de un vehículo no reside exclusivamente en su consumo o sus valores de emisiones contaminantes (factores imprescindibles a tener en cuenta para la movilidad sostenible), hay otros muchos parámetros que van desde la ergonomía hasta la seguridad de la mercancía, pasando por la eficacia y rendimiento de las máquinas que componen el carrozado, la resistencia, el orden o la capacidad de carga.

¿Es tu vehículo todo lo eficiente que puede ser? ¿Es la mejor herramienta para tu trabajo?

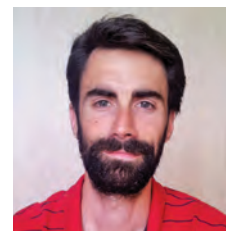
**¿ES TU VEHÍCULO TODO LO EFICIENTE
QUE PUEDE SER? ¿ES LA MEJOR
HERRAMIENTA PARA TU TRABAJO?**

**LA INNOVACIÓN EN EL SECTOR DE LA CARROCERÍA
PERTENECE A LA CADENA DE VALOR, DE NADA SIRVE TENER
UN CAMIÓN QUE REDUCE EL CONSUMO UN 5% SI
PERDEMOS UNA HORA EXTRA EN CARGAR Y DESCARGAR O
DESPERDICIAMOS 2 TONELADAS DE CARGA POR NO TENER
EL VEHÍCULO OPTIMIZADO**



Salvador Núñez Bustos
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



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



MAN TOPUSED CONTINÚA SU EXPANSIÓN EN ESPAÑA

SE HAN PUESTO EN MARCHA NUEVAS INSTALACIONES EN LAS ÚLTIMAS SEMANAS

LA RED DE CENTROS DE ATENCIÓN AL CLIENTE DE MAN TOPUSED EN NUESTRO PAÍS MANTIENE UN CONSTANTE DESARROLLO CON EL OBJETIVO DE ESTAR CERCA DE LOS PROFESIONALES Y OFRECERLES LOS MEJORES VEHÍCULOS SEMINUEVOS Y UN ÓPTIMO ASESORAMIENTO

Recientemente, la cobertura geográfica de la red de MAN TopUsed en España se ha visto incrementada con las renovaciones de las instalaciones de Parets del Vallés (Barcelona) y Seseña (Toledo) para el área de camiones, y la puesta en marcha de la campa de Ciempozuelos (Madrid), como base de operaciones del área de buses.

MUCHAS NOVEDADES EN PARETS DEL VALLÉS
Miguel Nueda es el responsable del MAN TopUsed Center de Barcelona Norte, ubicado en la localidad de Parets del Vallés. Esta campa “ya lleva tiempo en funcionamiento, pero hemos procedido a una ampliación general de nuestros servicios”, comenta Nueda, acciones entre las que se encuentran “más metros cuadrados, hasta alcanzar los 700, una ampliación de la gama en exposición, y una mayor cercanía con el cliente durante todo el proceso, desde el momento de la transmisión de información hasta el cierre de la operación”.

“La estructura también se ha visto reforzada. Por un lado, hemos incorporado dos nuevos comerciales y, por otro, hemos ordenado la exposición por modelos y años. Nuestra intención es profesionalizar aún más la atención al cliente y poder satisfacer las necesidades reales de cada uno, siendo su socio y compañero de trabajo”, asegura Nueda.

LA RED DE MAN TOPUSED EN ESPAÑA SE COMPONE DEL CENTRO DE OPERACIONES PARA BUSES, EN CIEMPOZUELOS (MADRID), Y DE 21 CENTROS PARA EL SEGMENTO DE CAMIONES, SITUADOS EN BARCELONA, MÁLAGA, ALMERÍA, SEVILLA, GRANADA, PAÍS VASCO, VALENCIA, TOLEDO, MADRID, A CORUÑA, CÁDIZ, CASTELLÓN DE LA PLANA, BADAJOZ, NAVARRA VALLADOLID Y CUIDAD REAL

SESEÑA NUEVO: LA CAMPA DE VEHÍCULOS SEMINUEVOS MÁS GRANDE DE MADRID

Otra de las instalaciones que ha vivido un cambio importante justo antes de que comenzara el estado de alarma es la de Seseña Nuevo, en el límite entre las provincias de Madrid y Toledo. Fernando Martín, su responsable, afirma que "ahora disponemos de muchos más metros cuadrados debido al traslado de todos los buses a su nueva ubicación, en Ciempozuelos (Madrid). De este modo, somos capaces de tener una mayor exposición de unidades en una localización privilegiada, porque estamos en primera línea de carretera (la A-4) y justo al lado de nuestro taller".

Martín confirma que "nuestras instalaciones suponen la campa más grande de vehículos seminuevos de toda la región de Madrid. La campa es atendida por los profesionales más cualificados y tiene la oferta más variada, desde furgonetas hasta camiones pesados, pasando por las gamas medias. Estamos preparados para resolver cualquier necesidad que puedan tener nuestros clientes ya que ponemos a su disposición operaciones tanto en compra convencional como en leasing o renting pasando por una amplia oferta de garantías y servicios.

Nuestra prioridad es la satisfacción de nuestros clientes y por ello todos nuestros vehículos son sometidos a una profunda revisión por parte de nuestros técnicos altamente cualificados de modo que cuentan con el compromiso que su vehículo ha pasado por las mejores manos.



CONTINENTAL SE SUMA A LA INICIATIVA DEL SELLO "TALLER SEGURO ANTE EL COVID-19"

La compañía se incorpora a esta iniciativa con sus redes de vehículo industrial VDO y DTCO+, red de talleres de neumáticos BestDrive y Eurotyre, los Centros de Freno ATE, los Centros de Reparación Diésel (DRS) y Red de Taxímetros.

El sello distintivo "Taller seguro ante el COVID-19" permite ofrecer a los clientes la mayor seguridad y confianza en esta coyuntura tan especial en la que nos encontramos. Esta certificación se obtiene tras superar un proceso de formación, validación y verificación. Además, este distintivo con el asesoramiento técnico de TÜV SÜD, que valida el proceso para su obtención y se ocupa de su posterior auditoría asegurando la correcta interpretación y entendimiento de todas las medidas de protección, limpieza e higiene a adoptar por parte del concesionario o taller.

"Para recuperar la actividad de nuestros talleres es necesario tomar las medidas que garanticen tanto a nuestros clientes como empleados que están protegidos frente al contagio", asegura Jon Ander, director general de Continental Tires España.

Por su parte Eduardo González, director general de Continental Automotive Spain, ha detallado que "se nombrará y se dará formación al "Responsable de seguridad frente a COVID-19" del taller, quien deberá conocer los protocolos de manipulación de objetos de intercambio entre empleados y entre empleados y clientes (vehículos, documentos, llaves, etc.); el proceso, periodicidad y modo de desinfección de máquinas, herramientas y áreas comunes; además asegurarse de que se respetan las distancias físicas y separación entre áreas de trabajo, para lo que también se instalarán mamparas de protección".

VOLVO LANZA UNA NUEVA CAMPAÑA DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN



En esta nueva campaña pone a disposición de los transportistas el Volvo FH 13, con motor de 460 CV o 500 CV, y pueden conseguir optando por el leasing al 0,5% o el alquiler con cuotas de 6, 9 o 12 meses.

Para la opción de leasing los transportistas podrán optar únicamente al modelo Volvo FH 13 500 CV, mientras que para la opción del alquiler también estará disponible el Volvo FH 13 460 CV, todos ellos matriculados en el año 2016. El leasing tiene un precio de cuota inicial de 6.000 euros y 924 euros* al mes durante 48 meses. En esta opción se incluyen, además, dos cambios de aceite y filtro durante el primer año y un seguro de pérdida total.

En el caso del alquiler, los clientes podrán escoger entre cuotas desde los 6, 9 hasta los 12 meses, desde 1.469 euros* al mes, incluyendo en este precio un seguro a terceros, asistencia en carretera y un seguro de pérdida total. Ambas ofertas cuentan con un año de garantía.

Estas tractoras de ocasión son limitadas y han sido sometidas por parte de los técnicos especializados de la marca a una evaluación exhaustiva, y cuentan con garantía y mantenimiento incluidos. Ninguno de estos vehículos alcanza los 390.000 km.

SCANIA AYUDA A PREPARAR LA VUELTA A LA CARRETERA

Con el fin de apoyar a los transportistas en la desescalada y para seguir ayudando a paliar los efectos que la pandemia que el coronavirus ha tenido en muchos clientes, Scania lanza una campaña para aquellos que necesiten poner a punto sus vehículos para volver con seguridad a la carretera.

Los clientes que se acojan a esta campaña disfrutarán de las siguientes ventajas y condiciones: revisión del checklist del vehículo gratis, hasta un 15% de descuento en baterías, frenos (discos, pastillas y pintas de freno), fuelles de suspensión, correas, rodillos fijos y tensores, y desinfección gratuita del interior de la cabina con productos de limpieza estándar. Además, en caso de reparación, existe la posibilidad de financiación en plazos de 5 u 8 meses con dos meses de carencia incluidos. La campaña estará vigente hasta el 31 de julio y disponible en todos los concesionarios Scania en España.



NEUMÁTICOS CONTINENTAL PARA EL NUEVO SEMIRREMOLQUE FRIGORÍFICO DE LECITRAILER

El fabricante alemán suministrará sus neumáticos inteligentes en la dimensión 385/55 R22.5 y 385/65 R22.5 como equipo original para el nuevo modelo de vehículo frigorífico Evolution de Lecitrailer. Estos neumáticos van equipados con sensores que transmiten datos en tiempo real sobre presión y temperatura y proporcionan al usuario la posibilidad de integrar esta información en su sistema de gestión de flota para hacer un diagnóstico y un mantenimiento remoto de su estado.

Con esta información, los vehículos podrán circular con la presión correcta de inflado, optimizando la conducción; reducir el consumo de combustible, limitando, además, las emisiones de CO2, y aumentar la vida del neumático, asegurando también los tiempos de actividad. Además, los sistemas telemáticos permiten la monitorización de estos neumáticos, incluso cuando no están enganchados a la cabeza tractora, lo que evita muchas incidencias en la recogida de los semirremolques.

Dado que la información captada por los sensores del neumático se muestra de manera inmediata y con alertas a través del sistema telemático, los usuarios del remolque frigorífico Evolution podrán tomar inmediatamente las medidas oportunas para evitar incidencias con los neumáticos y optimizar, así, su rendimiento y garantizar la seguridad, al minimizar las averías.



¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



RECUPERA LA CONFIANZA. REACTIVA TU NEGOCIO.

COMPRA AHORA Y NO PAGUES HASTA 2021.*



IVECO sigue siendo el socio fiel del transportista, acompañando a aquellos que no han parado nunca y que continúan dando el máximo de sí mismos. Con dos fábricas en España y muy orgullosos de pertenecer a este sector que tiene la fuerza y voluntad para afrontar cada reto, IVECO se mantiene junto a ti y a tu negocio para ayudarte a reactivar la actividad. Porque, mientras todos miramos hacia adelante, nadie debe quedarse atrás.

#WeAreUnstoppable

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

**IVECO
CAPITAL**

*Oferta válida para operaciones de campañas en vigor de Leasing para Tractoras Diésel IVECO S-WAY. Oferta válida hasta el 31 de julio de 2020 exclusiva para venta en concesionarios oficiales de la red IVECO. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Transolver Finance EFC S.A.