

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

Año 43. #461.
Enero-Febrero 2021

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

PATROCINADORES:



Evolution

Enero 2021



eDucato

Enero 2021



FH

Enero 2021



ie truck

Enero 2021



Module V.2

Enero 2021

PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2021

Volvo, Fiat Professional, Irizar, Lecitrailer y Farcinox ganan en las categorías de Mercancías

DAILY PROMOTION

PROMOCIONES PROFESIONALES PARA CUMPLIR CON TU MISIÓN

DAILY ATTACK
DESDE 21.424 € + IVA

¡¡Y AHORA CON TU CAJA ABIERTA INSTALADA
POR TAN SOLO 300 € MÁS!*

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDO**



3 AÑOS DE MANTENIMIENTO
INCLUIDO
O 150K KMS

MÁXIMO RENDIMIENTO

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

MÁS 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 31/03/2021

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

IVECO
CAPITAL

*Promoción válida para modelos Chasis Attack Rueda Sencilla 3.500 kg kg de 136 CV con paso 3.450 mm (disponible también en pasos 3.750 mm y 4.100 mm así como con potencia de 156 CV). Equipamiento: Depósito de combustible de 100 litros, aire acondicionado, Radio Digital con Bluetooth y mandos al volante, puerto USB para carga de Smartphone, Salpicadero Comfort, Rueda de repuesto, soporte de rueda de repuesto, asidero en cabina, avisador acústico de marcha atrás, ballesta trasera de flexibilidad reducida, caja telemática, pantalla digital, Caja abierta Marca Scatollini con luces de gallo. Precio al contado para la versión de 136 CV y paso 3.450 mm de 21.724 € (matriculación e IVA no incluidos). Condiciones válidas hasta el 31/03/2021. Para más información entra en www.iveco.es o consulta en tu concesionario. Para vehículo con caja consumo mixto (l/100km) de 10,6 (medido en Ciclo WLTP) y emisión de CO₂ mixto (g/km) de 280 (medido en Ciclo WLTP). **3 años de mantenimiento 5 LIFE incluido o hasta 150.000 km, según las operaciones e intervalos descritos en el Libro de Uso y Mantenimiento del vehículo.



UN APLAUSO PARA TODOS



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

No hemos querido dejar en blanco un año que ha sido especialmente duro para el sector del transporte. Por eso, los premios organizados por Editec se han vuelto a celebrar, aunque en esta ocasión haya sido de manera virtual. Porque a pesar de todo, no podíamos mirar hacia otro lado y olvidar el esfuerzo de los fabricantes y carroceros, que pese a la pandemia han seguido apostando por la innovación y los nuevos productos.

Como podrán leer en el especial de los Premios Nacionales del Transporte 2021, tema principal de nuestra revista este mes, los transportistas españoles han entregado 9 premios en diferentes categorías. Sin embargo, nosotros sentimos que este año, más que nunca, todos son vencedores. En momentos en los que la mayoría piensa en la supervivencia, el hecho de continuar desarrollando soluciones para adaptar los vehículos a las necesidades de las empresas de transporte ya se merece un premio. Porque es heroico invertir en el futuro cuando el presente nos tiene acorralados.

Los patrocinadores de estos premios son también un ejemplo del firme apoyo de la industria del sector. Sin ellos, sería difícil celebrar cada año el tradicional encuentro multitudinario que reúne a más de medio millar de re-

presentantes del transporte de mercancías y viajeros. Este año no ha podido ser, pero volveremos a compartir espacio físico, a saludarnos y charlar distendidamente.

Para los transportistas, no podemos tener más que palabras de elogio y apoyo incondicional. Sabemos la larga cuesta que están subiendo, sabemos que están dando un salto mortal sin red. El sector de mercancías no ha dejado de abastecer a la población en los momentos más delicados, y el de viajeros ha luchado contra viento y marea para mantener los servicios básicos de movilidad a pesar de la casi nula demanda. El transporte por carretera, en todas sus vertientes, ha demostrado con más fuerza que nunca, que es vital para el funcionamiento de nuestra sociedad. Por todo ello y muchas más cosas, el sector se merece un aplauso para todos. Aquí va el nuestro.

Estamos seguros de que la gran familia del transporte volverá a ver los buenos tiempos. Nuestro deseo para 2021 es que los daños sufridos por las empresas flotistas y por la industria sean los menores posibles y que pronto puedan remontar.

Ojalá podamos pronto estrecharnos las manos y compartir nuevos momentos únicos todos juntos en la gran fiesta del sector, en enero de 2022.



03



32



20



28



30



50

03 EDITORIAL
Un aplauso para todos

28 REPORTAJE
ESP Solutions confía en los camiones seminuevos de IVECO

32 PRUEBA
Ford Trucks F-Max: Un estreno contundente

30 REPORTAJE
MAN apoya la lucha contra la COVID 19

20 REPORTAJE
El transporte de mercancías planta cara, otra vez, al coronavirus

50 LEGAL
Sobre antigüedad de los vehículos y pérdida de la honorabilidad

TRANSPORTE3



06 EN PORTADA

Elegidos los mejores vehículos industriales del año 2021

26 REPORTAJE

SECSA confía en los camiones Fuso Canter

56 ASCATRAVI

2020: Regreso al pasado

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

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),
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





PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2021

VOLVO, FIAT PROFESSIONAL, LECITRAILER, FARCINOX E IRIZAR GANAN EN LAS CATEGORÍAS DE MERCANCÍAS

ESTE AÑO, DEBIDO A LA PANDEMIA OCASIONADA POR EL VIRUS COVID-19, EL ANUNCIO DE LOS GANADORES EN CADA UNA DE LAS CATEGORÍAS FUE VIRTUAL. NO SE CELEBRÓ POR TANTO LA YA TRADICIONAL GALA DE ENTREGA DE TROFEOS, QUE EN LA PASADA EDICIÓN REUNIÓ A MÁS DE 550 PERSONAS DEL SECTOR DE LA MOVILIDAD

Un año más, EDITEC (grupo editorial al que pertenecen las revistas Transporte 3 y Viajeros) organiza los Premios Nacionales de Transporte en sus 9 categorías. Los ganadores son elegidos directamente, con votación ante notario, por una amplia representación de los transportistas de nuestro país.

MÁS DE MEDIO MILLAR DE PROFESIONALES ELIGEN A LOS MEJORES

En la edición de 2021 los nueve jurados que otorgan estos galardones ha estado compuestos por 532 miembros, una destacada representación de expertos, profesionales y empresarios del sector de todas las Comunidades Autónomas, tanto de transportes de mercancías como de pasajeros.

En esta edición han sido nominados en total 63 modelos entre las 9 categorías de viajeros y mercancías: 5 camiones, 7 vehículos industriales ligeros,

10 semirremolques, 6 cisternas, 4 autocares, 7 autobuses, 7 midibuses, y 3 microbuses. En la categoría común Vehículo Industrial Ecológico del Año, en la que participan tanto vehículos para viajeros como de mercancías, se han nominado 14 modelos.

MÁXIMA TRANSPARENCIA

La elección de los ganadores sigue cada año un escrupuloso procedimiento de transparencia en la que los votos de los jurados se envían directamente a la notaria Sandra María Medina González que da fe de la autenticidad de éstos. Es por tanto un premio otorgado por el propio sector del transporte.

¡GRACIAS!

Los patrocinadores de esta edición de los premios, tanto para las categorías de mercancías como de viajeros son: Actia, AEC, Allison Transmission, Audiobus, BQB, Bridgestone, Busmatick, Carrier, Diesel Technic, Emarkiel, Frigicoll, Gesinplot, Hanover, Hidral Gobel, Hispacold, Masats, Vatservices y Webasto y Wtransnet. EDITEC les agradece el apoyo que cada año realizan a estos prestigiosos premios sectoriales. "Esperamos que podamos volver a reunirnos en la edición de 2022".

PATROCINADORES:





wtransnet

part of alpega

BIENVENIDO AL CLUB DE LOS OPTIMISTAS

Después del año que hemos vivido, tenemos la oportunidad de empezar de nuevo, haciendo lo que mejor hacemos: **transportar mercancías**

- La única bolsa de cargas con **garantía de cobro** de verdad.
- La seguridad, lo primero. Trabaja solo con empresas que han pasado **filtros de calidad** y solvencia.

¡En 2021 tenemos mucho más por ofrecerte!

Únete a la comunidad de transporte más segura y combina el poder de Wtransnet y Teleroute.

www.wtransnet.com | 93 734 97 70

VOLVO FH

CAMIÓN DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



EL BUQUE INSIGNIA DE LA NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES DE LA MARCA SUECA HA SIDO EL CAMIÓN MÁS VOTADO EN ESTA EDICIÓN

El nuevo Volvo FH fue lanzado al mercado en el mes de febrero de 2020, y destaca, entre otros motivos, por su diseño enfocado en el entorno del conductor, la seguridad y la productividad. En relación a la eficiencia, este nuevo FH con I-Save es una versión que ahorra todavía más combustible y puede reducir los costes del mismo hasta en un 10%, lo que significa una importante mejora de tres puntos porcentuales con respecto a la generación anterior, según el fabricante.

“MUY CONTENTOS DE RECIBIR ESTE PRESTIGIOSO RECONOCIMIENTO”

El Director General de Volvo Trucks España, Giovanni Bruno se ha mostrado complacido por este premio: “Estamos muy contentos de recibir este prestigioso reconocimiento y de la acogida que ha tenido este modelo en el mercado. Es el resultado de muchos años de desarrollo. Recibir este premio al mismo tiempo que anunciamos que el Volvo FH ha sido la tractora líder de ventas en nuestro país durante 2020 es una muestra de los buenos resultados que está dando nuestro producto”.



Giovanni Bruno, Director General de Volvo Trucks España.

PATROCINADORES:



JURADO DEL CAMIÓN DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



AFERSA - Pedro Alfonso Morales
ALIMERKA - Pelayo Alonso Navas
ARMESA - José María Arnedo Medina
ARNIELLA - Juan Fernández
ASCATRAVI - Ramón Lozano Martín-Buro
AUTRANSA - Manuel Ortiz Miranda
BALTRANSA - José Luis Ruiz Heras
BIATRANS - Albert Sánchez
CAMPILLO PALMERA LOGISTICS -
Joaquín Campillo González
CARRERAS GRUPO LOGISTICO -
Jesús Carreras Calvete
CASTILLO TRANS - Gloria Romera
CEFTRAL - Juan Antonio Figueroa
CESPA (Grupo Ferrovial) -
Manuel Rubio Abadín
CISTERNAS AMARILLO -
Antonio Amarillo Rodríguez
CITESA - Enrique Ródenas Martínez
COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL -
Borja de Torres
DELGO OT - Félix González
DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez
ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo López
FCC - Antonio Bravo
FELTRERO TRANSPORTE - Juan Luis Feltrero
FORTRANS - Juan Manuel Sierra
GAMERTRANS NORTE - Jose Manuel Abad
GARCIDEN - Antonio José García León
GECARSA - Jesús Esteban García
GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana Orten
GLOBAL SPEDITION - Marcos Basante
GRUPO ARNEADO - Javier Arnedo Rubio
GRUPO ESK - Francisco J. Corell Grau
GRUPO FUENTES - Rafael Fuentes Fernández
GRUPO MAT - Avelino Traba
GRUPO NOGUERAS -
Juan José Hernández García
GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz Conte
GRUPO TAFATRANS - Miguel Suárez
GRUPO TORRES - Carlos Prades Torres
GRUPO TRANS ONUBA -
Esteban Sánchez Bernabé
GRUPO TRANSAHER - M^a Luz Cobos
GRUPO TRANSLEYCA -
María Del Mar Casas Prieto
GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque
GUFERTRANS - Pablo Gutierrez
HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco Blanco
HIPER TRANS - Juan Gatnau
IBERTINSA - Luis Álvarez
IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
INSIA - José María López Martínez
INTA - José Luis Rivera Pardo
ISABEL ALONSO ALONSO - José Valero Ridao
JANOCARGO - Ramón Jano Gago

JUAN FRANCISCO ARANDA -
Juan Francisco Aranda Sánchez
LA VASCONGADA - José Luis Albertos Esteban
LOETRANS - Carlos Arias
LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruiz Alonso
LOGICA ARANDA - José Luis Olivella Espeja
LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER -
Lorena Ballester
LOGÍSTICA Y TRANSPORTES DE PEDRO -
Patricio de Pedro
MAÑERO TRANSPORTES E HIJOS -
Javier Mañero Chaves
MARCOTRAN - Jesús Marco Berges
MARTINEZ MARCOS -
Miguel Ángel Martínez Yuste
MERCAVIA RETAMAR - Javier Fernández
MERLATRANS - Francisco López
MESQUITRANS - Juan Vicente Ferriz Hernández
METRATIR AUTOMOVILES - Carlos Mansilla
MG TRANSPORT - Tomas Fernandez
MIRATRANS - Mercedes Pérez Sánchez
MOLINERO LOGISTICA -
Javier Jiménez Omeñaca
NARVAL LOGISTICA FRIGORIFICA -
Marta Sánchez López-Lago
NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve Piquer
PANTANY LOGISTIC - Juan González
PRIMAFRIO - José Esteban Conesa Alcaraz
PROCOEX MUDANZAS - Roberto Megia
REVISTA TRANSPORTE 3 -
Manuel Rujas Vicente
RODRIGO LOGISTICA - José Luis Rodrigo
SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda
SANTO DOMINGO LOGISTICA -
Antonio Santo Domingo Gil
SEALOG - Jorge Irisarri Tejo
SETRAM - Daniel Tarragona Masana
TRACTOLE - Ángel Moreno
TRAINSA - Ángel Talavera Pareja
TRAMISA - Enrique Ortiz Serena
TRANS JAYLO - David García Osta
TRANSDONAT - Carlos Donat Aliaga
TRANSGESOL - Pedro Antonio Gerez Soler
TRANSINTERCANO - Juan Antonio Cano Cano
TRANSNORIEGA - José Noriega Andrades
TRANSNUGÓN - Pablo Bordils Montero
TRANSPORTE TIO Y SOBRINO GARCIA -
Fernando García Morales
TRANSPORTES ABENGOZA -
Federico Abengoza
TRANSPORTES AGUSTIN RIAÑO -
José Luis Romeo
TRANSPORTES BELZUNCES -
Antonio Belzunces Rojas
TRANSPORTES CABRERA -
José Antonio Cabrera

TRANSPORTES CAUDETE -
Rubén Pagan Acuyo
TRANSPORTES CEREZUELA -
Ginés García Cerezuela
TRANSPORTES CESÁREO MARTÍN-SANZ -
Cesáreo Martín-Sanz
TRANSPORTES EUROCRUZ -
Eleuterio Vázquez
TRANSPORTES F MENDEZ -
Alejandro Méndez
TRANSPORTES J CARRION - José Sánchez
TRANSPORTES LARA - José Manuel Lara Sanz
TRANSPORTES MARTIN -
Federico Martín Sancho
TRANSPORTES MAZO HERMANOS -
José Ramón Mazo Baldovi
TRANSPORTES MONFORT -
Manuel Monfort Tena
TRANSPORTES PAÑALON -
Marcos Montero Ruiz
TRANSPORTES QUIMICOS RAMIREZ -
Alberto Ramírez
TRANSPORTES RALLO - José Rallo
TRANSPORTES ROBERTO HERNAN -
Roberto Hernán
TRANSPORTES SEDANO -
Valentín Sedano Prieto
TRANSPORTES SEGOVIA E HIJOS -
Jorge Segovia
TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias
TRANSPORTES SOLAZO - Elena Soravilla
URBASER (Grupo ACS) -
Rubén Torrado Hernández
VIA AUGUSTA - Carmelo González Sayas
XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado:
Luis Gómez-Llorente (EDITEC)



PATROCINADORES:



FIAT eDUCATO

VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



LOS MIEMBROS DEL JURADO OTORGARON MAYORITARIAMENTE SU VOTO A LA FURGONETA 100% ELÉCTRICA DEL FABRICANTE ITALIANO

La Fiat eDucato ha sido diseñada para garantizar una movilidad sostenible en sector del transporte. Sin duda, el compromiso de Fiat Professional por ofrecer soluciones integrales de movilidad eléctrica ha sido uno de los aspectos que ha convencido al jurado para elegir esta nueva versión del histórico Ducato, que vio por primera vez la luz hace ya 40 años. Además de los puntos fuertes ya conocidos del modelo de combustión, la Fiat eDucato ofrece opciones modulares para el tamaño de las baterías, con autonomías de entre 220 y 360 km. Pero también ofrece volúmenes de carga de 10 a 17 m³, y una carga útil de hasta 1.950 kg. Este vehículo 100% conectado reúne una serie de características que satisfacen las necesidades de los profesionales del transporte urbano. Tras la victoria de la MAN eTGE, por segundo año consecutivo, un modelo movido con electricidad consigue este galardón.



Ignacio Mostaza, Country Manager de Fiat Professional.

PATROCINADORES:





JURADO DEL VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



ALQUIBER Renting Flexible - Miguel Ángel Acebes
 AMBULANCIAS SANTA SOFIA - Raúl Gómez Mateo
 ASCATRAVI - Ramón Lozano Martín-Buro
 BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS - Antoni Roig
 CALIDAD PASCUAL - Alejandro Palmarola Ansó
 CANAL DE ISABEL II - Santiago Iañez Galán
 CODERE - José Luis Sebastián Fernández
 COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres
 CORREOS (Grupo SEPI) - Javier Caballero Tornero
 COVEY ALQUILER - Fernando Sánchez Martínez
 DISFRIMUR SERVICIOS - Miguel Ángel Sánchez Serrano
 EMT de MADRID - Julián del Olmo Perandones
 ENDESA - Carmen Moreno de Miguel
 ENTERPRISE - José Luis Sanz Redondo
 EUROPCAR - Eduardo Gómez Martín
 FCC - Antonio Bravo
 FRAIKIN - Ángel Vallcorba Fontcuberta
 FUJITSU - José Carbonell
 GAM - Elsa Bermúdez Sánchez
 GRUPO COBRA - Rosa Uralde Cuervas
 GUARDIA CIVIL - AGRUPACION DE TRAFICO -
 José Francisco Arnedo Garrigos
 GUARDIA CIVIL - SERVICIO MATERIAL MOVIL -
 Fernando Gil Llorente

HERTZ RENT A CAR -
 Alfonso López-Heredia Romeo
 HTGroup - David Magdaleno De la Viuda
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 LOOMIS - José Manuel Castañeda Arronte
 LOST SIMETRY - Julián Carrión Boulos
 NATURGY - Manuel García García
 NORTHGATE - Ignacio Aliaga Soler
 OCSA RENT A CAR - Ángel Ocaña Muñoz
 PEPSICO SOUTH WEST EUROPE - Jordi Marsal Monge
 PETIT FORESTIER - Anthony Lemoine
 POLICIA NACIONAL - Francisco Prada
 PROSEGUR CASH ESPAÑA - Óscar Martín García
 RACE ASISTENCIA - Pedro García
 SAMUR - Protección Civil Rafael Saavedra Cervantes
 SCHINDLER - Conchita Navarro
 SIXT RENT A CAR - Gilles Redard
 TELEFONICA - Alberto Viña Huguet
 URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado Hernández

Secretario General del Jurado:
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)

PATROCINADORES:



IRIZAR ie TRUCK

VEHÍCULO INDUSTRIAL ECOLÓGICO DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



 Irizar

ie truck

Enero 2021

POR TERCER AÑO CONSECUTIVO, UN CAMIÓN CONSIGUE ESTA DISTINCIÓN QUE PREMIA A VEHÍCULOS INDUSTRIALES "ALTERNATIVOS"

El Irizar ie truck es un camión 100% eléctrico que admite hasta 18 tn. de carga y se adapta a diversas carrocerías sin apenas ningún tipo de adaptación. Puede trabajar en entornos urbanos sin generar contaminación atmosférica ni acústica. También es posible incorporar un extensor de rango de GNC que permite incrementar su autonomía. El primer ie truck, desarrollado con la colaboración de FCC Medio Ambiente, se ha destinado a la recogida de residuos. Hasta el momento ya se han realizado pruebas en Madrid, Barcelona, Pamplona, Badajoz, Zaragoza y Vigo. "Este premio es un reconocimiento a nuestros esfuerzos por la innovación en el ámbito de la electromovilidad, aplicada en un entorno urbano / metropolitano", asegura Imanol Rego, Director General de Irizar e-mobility.



Imanol Rego, Director General de Irizar e-mobility.

PATROCINADORES:





JURADO DEL VEHÍCULO INDUSTRIAL ECOLÓGICO DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



AEDIVE - Arturo Pérez de Lucía
 AeH2 - Francisco Tinaut Fluixa
 AESSGAN - Manuel Lage Marco
 AISA - Laura López Martínez-Raposo
 ALIMERKA - Pelayo Alonso Naves
 ALSA - Miguel Ángel Alonso Juliá
 APPA - Óscar García Moyano
 ASEPA - Antonio Mozas Martínez
 AVANZA - Eloísa Díaz de Diego
 CALIDAD PASCUAL - Alejandro Palmarola Ansó
 DBUS (Compañía del Tranvía de San Sebastian) -
 Eduardo González López
 DELGO OT - Félix González
 DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez
 EMT de MADRID - Julián del Olmo Perandones
 EMT DE MALAGA - Francisco José Navas García
 ENDESA - Carmen Moreno de Miguel
 FCC - Antonio Bravo
 GASNAM - Eugenia Sillero

HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco Blanco
 IDAE - Ángel Cediél Galán
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 NATURGY - Manuel Garcia Garcia
 REVISTA TRANSPORTE 3 -
 Manuel Rujas Vicente
 REVISTA VIAJEROS - Antonio Julia Fernández
 TMB (Transports Metropolitans de Barcelona) -
 Josep M^a Armengol
 TRANSNUGÓN - Pablo Bordils Montero
 TRANSPORTES ABENGOZA - Federico Abengoza
 TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort Tena
 URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado Hernandez
 VIA AUGUSTA - Carmelo González Sayas

Secretario General del Jurado:
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)

PATROCINADORES:



LECITRAILER EVOLUTION

PREMIO QUINTA RUEDA: SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



ESTE NUEVO MODELO DE LECITRAILER HA CONSEGUIDO EL RECONOCIMIENTO MAYORITARIO DE LOS PROFESIONALES

El fabricante aragonés lanzó al mercado Evolution en el mes de mayo. Desde ese momento, su nueva generación de semirremolques frigoríficos ha tenido una excepcional aceptación en el mercado, llevando a LeciTrailer a convertirse en el primer fabricante nacional de semirremolques frigoríficos, con una cuota de mercado del 18,23% y un crecimiento respecto al año anterior por encima del 50%.

LeciTrailer comenzó hace 9 años, tras la incorporación de Ega al Grupo LeciTrailer para la producción de paneles, a fabricar semirremolques frigoríficos completos, formados por chasis y carrocería. A lo largo de este tiempo, la investigación e inversión en I+D+i y la capacidad de innovación ha sido constante.



De izquierda a derecha, Antonio Pérez, responsable de la división de frío; Carlos Leciñena, director general; Fernando Leciñena Lafuente, presidente; Fernando Leciñena Andrés, grandes cuentas; y Karlos Martínez, director comercial España y Portugal de LeciTrailer.

PATROCINADORES:



JURADO DEL PREMIO QUINTA RUEDA: SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



ACECAN TRANSPORTES - Aurelio Aceta
 ADUANAS Y SERVICIOS MOVITRANS - Luis Miguel Tapia Acosta
 AGETRANS - Domingo Martínez Martínez
 ARIDOS CUTILLAS ESPINOSA - Ángel Cutillas Espinosa
 ARMESA - José María Arnedo Medina
 ARNIELLA - Juan Fernández
 ASFARES - Julio Viartola Molinero
 AUTRANS - Manuel Ortiz Miranda
 BIATRANS - Albert Sánchez
 BLASCOTRANS - Jose Luis Blasco Pomar
 BODEGOTRANS - José Luis Allende Diego
 CAMPILLO PALMERA LOGISTICS - Joaquín Campillo González
 CAR VOLUM - Joaquín Rodrigo
 CARRERAS GRUPO LOGISTICO - Jesús Carreras Toyos
 CARROCERIAS MATORANA - José Antonio Maturana
 CASTILLO TRANS - Gloria Romera
 CAVINY - Jaume Bertrán Hernández
 CESP (Grupo Ferrovial) - Manuel Rubio Abadín
 CITESA - Enrique Ródenas Martínez
 COBASGUAR - Luis Oscar Baños
 COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres
 DELGO OT - Félix González
 DFM RENTA CAR - Miguel Ángel Sánchez Serrano
 DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez
 EGOKI LOGISTICA - Marcos González Cavia
 ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo López
 FRANCISCO GOMEZ E HIJOS - Ángel Gómez Tejeda
 FRIO MIRANDA - Miguel Ángel Miranda
 GAMERTRANS NORTE - Rubén Abad
 GARCIDEN - Antonio José García León
 GECARSA - Jesús Esteban García
 GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana Orten
 GRUPO ARNEDO - Javier Arnedo Rubio
 GRUPO DIEGO DARECO - Pedro Diego Goitia
 GRUPO FUENTES - Antonio Fuentes Fernández
 GRUPO MAT - Sergio Pesquera Herrero
 GRUPO NOGUERAS - Juan José Hernández García
 GRUPO PEREA - Juan José Perea
 GRUPO ROS LOGÍSTICA - Enrique Ros Marqués
 GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz Conte
 GRUPO TAFATRANS - Miguel Suárez
 GRUPO TORRES - Carlos Prades Torres
 GRUPO TRANS ONUBA - Esteban Sánchez Bernabé
 GRUPO TRANSLEYCA - María Del Mar Casas Prieto
 GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque
 IBERTINSA - Luis Álvarez
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 ISABEL ALONSO ALONSO - José Valero Ridao
 JANOCARGO - Ramón Jano Gago
 JUAN FRANCISCO ARANDA - Juan Francisco Aranda Sánchez
 LOETRANS - Carlos Arias
 LOGESTA - Almudena Díaz Martí
 LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruíz Alonso
 LOGICA ARANDA - José Luis Olivella Espeja
 LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER - Lorena Ballester

LOGÍSTICA Y TRANSPORTES DE PEDRO - Patricio de Pedro
 MAÑERO TRANSPORTES E HIJOS - Christian Espejo
 MARGOLLES LOGISTIC - Luis Miguel Margolles
 MERCAVIA RETAMAR - Javier Fernández
 MERLATRANS - Francisco López
 MESATRANS - Andrés Mesa
 MESQUITRANS - Modesto Ferriz Hernández
 METRATIR AUTOMOVILES - Carlos Mansilla
 MG TRANSPORT - Tomas Fernandez
 MIÑAMBRES RODRIGUEZ - José M^a Miñambres
 MIRATRANS - Mercedes Pérez Sánchez
 NARVAL LOGISTICA FRIGORIFICA - Marta Sánchez López-Lago
 NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve Piquer
 PANTANY LOGISTIC - Juan González
 PRIMAFRIO - José Esteban Conesa Alcaraz
 RICARDO PINTOR - Ricardo Pintor Moreno
 RODOLFO Y VENTURA - Rodolfo Sánchez
 RODRIGO LOGISTICA - Jose Luis Rodrigo
 SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda
 SANTO DOMINGO LOGISTICA - Antonio Santo Domingo Gil
 SEALOG - Jorge Irisarri Tejo
 SETRAM - Daniel Tarragona Masana
 SUBITRANS - Jaime Subirada Soler
 TRACTOLE - Angel Moreno
 TRADISA - Jorge Ferraz
 TRAINSA - Ángel Talavera Pareja
 TRANS JAYLO - David García Osta
 TRANSGESOL - Pedro Antonio Gerez Soler
 TRANSINTERCANO - Juan Antonio Cano Cano
 TRANSLOGISTICA PUERTOLLANO - Jose Antonio Muñoz
 TRANSMAYOROS - David Chiné Sisteré
 TRANSMENDOZA - Mariano Mendoza Domínguez
 TRANSNORIEGA - Antonio Cortés Noriego
 TRANSNUGÓN - Pablo Bordiás Montero
 TRANSOGUETA - Asier Ogueta
 TRANSPORTE TIO Y SOBRINO GARCIA - Fernando García Morales
 TRANSPORTES ABENGOZA - Federico Abengoza

TRANSPORTES AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo
 TRANSPORTES ALBERO - César Albero Mira
 TRANSPORTES ANÍBAL BLANCO - Manuel Blanco
 TRANSPORTES ANTONIO MARCO - Antonio Marco Riquelme
 TRANSPORTES BELZUNCES - Andrés Belzunces Mena
 TRANSPORTES CABRERA - José Antonio Cabrera
 TRANSPORTES CARDOSO - Fernando Cardoso
 TRANSPORTES CEREZUELA - Ginés García Cerezuela
 TRANSPORTES DAGASE - Sonia García
 TRANSPORTES ENGUIX - Jorge Enguix
 TRANSPORTES ENRIQUE MARAÑON HERRERA E HIJOS - Enrique Marañon
 TRANSPORTES EUROCRUZ - Eleuterio Vázquez
 TRANSPORTES F. RAMOS - Felip Ramos Ballcells
 TRANSPORTES GENERALES ORTEGA - Juan Ortega
 TRANSPORTES IGOA Y PATXI - Fernando Igoa
 TRANSPORTES J CARRION - José Sánchez
 TRANSPORTES MAESTRANS - Antonio Iglesias Domínguez
 TRANSPORTES MATEXPO - Manuel Antonio Expósito
 TRANSPORTES MENENDEZ - Manuel Menéndez
 TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort Colom
 TRANSPORTES SANTIAGO VILLARES - Santiago Villares
 TRANSPORTES SEDANO - Valentín Sedano Prieto
 TRANSPORTES SEGOVIA E HIJOS - Jorge Segovia
 TRANSPORTES SINDO - Gumerindo Iglesias
 TRANSPORTES Y MUDANZAS BUJ - Raúl Buj García
 TRANSPORTES YAGÜE & LAGO - Cristóbal San Juan Delgado
 TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes Fernández
 TUDEFRIGO - Faustino Tuderó García
 VIA AUGUSTA - Carmelo González Sayas
 XPO LOGISTICS - Massimo Marsili
 Secretario General del Jurado:
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)



PATROCINADORES:



FARCINOX MODULINE V.2

PREMIO QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN CISTERNA HAN OTORGADO EL GALARDÓN AL FABRICANTE MANCHEGO

Esta cisterna alimentaria, de sección cilíndrica tronco-cónica, tiene capacidad de 30.000 litros, repartida en cuatro compartimentos. Destaca la nueva versión del chasis Moduline, que incluye elevadores automáticos en primer y tercer eje, y llantas de aluminio. Otro de los elementos novedosos es su escalera desmontable patentada, a través de la cual puede limitarse el acceso a la parte superior del vehículo, aumentando la seguridad en la carga transportada. Además, incorpora accesorios elaborados mediante estampación, fabricados por medio de una técnica de conformado muy utilizada en otros sectores de la industria, apenas explotados en el sector de las cisternas en acero inoxidable, que permite elaborar formas más complejas, que aumentan la resistencia y reducen el peso de los componentes.



A la derecha, Juan Francisco Sanz y a la izquierda, Miguel Ángel Muñoz gerentes de Farcinox.

PATROCINADORES:





JURADO DEL PREMIO QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA



ARNIELLA - Juan Fernández
 ASFARES - Julio Viartola Molinero
 BALTRANSA - José Luis Ruiz Heras
 BIATRANS - Albert Sánchez
 CESPА (Grupo Ferrovial) - Manuel Rubio Abadín
 CIFERTRANS - Antonio José Fernández Cruz
 CISTERNAS AMARILLO - Antonio Amarillo Rodríguez
 CISTERNAS HURTRANS - José Antonio Hurtado Poveda
 CITESA - Enrique Ródenas Martínez
 FERQUIASTUR - Roberto Salgado
 GLOBAL SPEDITION - Emilio Gomariz Casas
 GRUPO DIEGO DARECO - Pedro Diego Goitia
 GRUPO ESK - Francisco J. Corell Grau
 GRUPO MAT - Sergio Pesquera Herrero
 GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz Conte
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 MARTINEZ MARCOS - Miguel Ángel Martínez Yuste
 MIÑAMBRES RODRIGUEZ - José M^º Miñambres
 RODOLFO Y VENTURA - Rodolfo Sánchez
 SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda
 TRADISA - Jorge Ferraz
 TRAMISA - Enrique Ortiz Serena

TRANS JAYLO - David García Osta
 TRANSMENDOZA - Mariano Mendoza Domínguez
 TRANSPORTES ABENGOZA - Federico Abengoza
 TRANSPORTES AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo
 TRANSPORTES ALBERO - César Albero Mira
 TRANSPORTES F. RAMOS - Felip Ramos Ballcells
 TRANSPORTES IGOA Y PATXI - Fernando Igoa
 TRANSPORTES LARA - José Manuel Lara Sanz
 TRANSPORTES LIQUIDOS CAMPAÑA - Rafael Campaña
 TRANSPORTES MARIÑO - Victor Mariño
 TRANSPORTES MARTIN - Federico Martín Sancho
 TRANSPORTES MATEXPO - Manuel Antonio Expósito
 TRANSPORTES MENENDEZ - Manuel Menéndez
 TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort Colom
 TRANSPORTES QUIMICOS RAMIREZ - Alberto Ramírez
 TRANSPORTES RASTRILLA E HIJOS - Ricardo Rastrilla Rodríguez
 TRANSPORTES SOLAZO - Miguel Angel Soravilla Perello
 TRANSPORTES YAGÜE & LAGO - Cristóbal San Juan Delgado
 TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes Fernández
 VIA AUGUSTA - Carmelo González Sayas
 XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado:
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)

PATROCINADORES:





Sunrise
Semiurbano
GNC



ie bus



Mercedes-Benz
Intouro



ONE T4

Y EN LAS CATEGORÍAS DE VIAJEROS...

MERCEDES-BENZ, IRIZAR, FERQUI E INTEGRALIA FUERON LOS ELEGIDOS

LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA, AGRUPADOS EN CUATRO JURADOS FORMADOS POR UN TOTAL DE 176 MIEMBROS, TAMBIÉN HAN ELEGIDO A LOS MEJORES VEHÍCULOS

CUATRO PREMIOS VIAJEROS



AUTOCAR DEL AÑO 2021
EN ESPAÑA
Mercedes-Benz Intouro



AUTOBÚS DEL AÑO 2021
EN ESPAÑA:
Irizar ie bus



MIDIBÚS DEL AÑO 2021
EN ESPAÑA
Ferqui Sunrise
Semiurbano GNC



MICROBÚS DEL AÑO
2021 EN ESPAÑA
Integralia ONE T4

PATROCINADORES:





TRANSICOLD

VECTOR® HE 19

***La precisión requiere de
la más alta eficiencia***



EDRIVE®

www.carriertransicold.es



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PLANTA CARA, OTRA VEZ, AL CORONAVIRUS

EN ESTA TERCERA OLA, LOS PROFESIONALES SIGUEN SIN ENCONTRAR EL RESPALDO DESEADO

LA GRAVÍSIMA SITUACIÓN SANITARIA QUE ATRAVIESA ESPAÑA Y EL RESTO DE LOS PAÍSES EUROPEOS EN ESTA TERCERA OLA DE LA PANDEMIA DEL COVID-19, CON UN ALARMANTE AVANCE DEL NÚMERO DE CONTAGIOS, ESTÁ OBLIGANDO A ADOPTAR MEDIDAS RESTRICTIVAS DE LA MOVILIDAD ENTRE LOS PAÍSES CON EL FIN DE CONTENER EL AVANCE DE LA PANDEMIA

En España, al igual que sucedió durante el pasado ejercicio, el sector del transporte se está viendo afectado por los confinamientos domiciliarios y las restricciones horarias establecidas por los diferentes gobiernos autonómicos. Y si la situación no mejora, sobrevuela en el horizonte la posibilidad de volver a la casilla inicial: un confinamiento total. “Tendría un efecto muy negativo en la actividad económica, llegando a provocar en esta ocasión un

perjuicio irreparable en muchos sectores de actividad, como ya se demostró durante la primera ola de la pandemia, en la que durante el estado de alarma decretado por el Gobierno se llegó a reducir el transporte de mercancías en España hasta en más de la mitad”, explican desde Fenadismer.

Así en el pasado mes de abril, coincidiendo con la aplicación del Decreto-Ley de sectores esenciales, que limitó el mantenimiento de las actividades económica exclusivamente a los sectores alimentario, sanitario y determinadas industrias básicas, “las toneladas transportadas en dicho período llegaron a contraerse en un -52’5%, pasándose de transportar más de 60 millones de toneladas de mercancías en el mismo período del año anterior a tan sólo menos de 29 millones durante la vigencia del referido Decreto de paralización de actividades no esenciales”, recuerdan desde la Federación.

MÁS REQUISITOS PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

En el resto del continente europeo la situación es muy similar a la de España. La Comisaria Europea de Transportes, Adina Valean, mostró su



oposición a que los estados miembros impusieran a los transportistas medidas de control sanitario, ya que ello “iría en contra de la necesaria fluidez del transporte de mercancías por su carácter esencial”. Aunque Valean alertó del riesgo que supone tomar medidas “de manera unilateral, y sin coordinación”, ya son varios los países europeos que han decidido implantar sus propios requisitos. Alemania obliga a los conductores profesionales a completar un registro digital antes de entrar en el país (www.einreiseanmeldung.de) y deberán llevar consigo la prueba de un resultado negativo, que podrá ser reclamada por las autoridades si su estancia excede de 72 horas o si han estado menos de 72 horas en España. Asimismo, estarán exentos de las obligaciones de registro digital en el caso de que hayan pasado menos de 24 horas en España o pasarán menos de 24 horas en Alemania.



Desde CETM Madrid destacan que los conductores profesionales son un colectivo especialmente expuesto a posibles contagios.

MARCA LA DIFERENCIA EN CADA KM

BATT WASH

El lavado móvil de alto rendimiento



PREGUNTA
POR NUESTRO
PLAN RENOVE



Funciona con **Baterías**



100% móvil:
lava tu camión / autobús
donde quieras



Ecológico:
0 emisiones



Silencioso



Rápido:
lava tu camión en menos
de 7min y tu autobús
en menos de 2min



Ahorro:
lava tu camión por menos
de 1€ y tu autobús
por menos de 0,5€



+34 607 400 483



www.JmbGrupo.com

LA COMISARIA EUROPEA DE TRANSPORTES, ADINA VALEAN, MOSTRÓ SU OPOSICIÓN A QUE LOS ESTADOS MIEMBROS IMPUSIERAN A LOS TRANSPORTISTAS MEDIDAS DE CONTROL SANITARIO, PERO YA SON VARIOS LOS PAÍSES EUROPEOS QUE HAN DECIDIDO IMPLANTAR SUS PROPIOS REQUISITOS

Por su parte, Bélgica ha establecido la restricción para viajar a su territorio, permitiendo que solo se puedan realizar viajes esenciales desde y hacia el país, entre los que se incluye el transporte de mercancías por carretera, pero se necesitará acreditarlo llevando a bordo del vehículo Declaración de honor.

Nuestros vecinos, Portugal y Francia han cerrado sus fronteras, pero en ambos casos se ha incluido al transporte de mercancías por carretera entre las excepciones que mantienen la libertad

LOS CHÓFERES, NUEVAMENTE, EN EL OLVIDO

Ante el aumento de los contagios en nuestro país, las Comunidades Autónomas están limitando los horarios de apertura o decretando el cierre total de los establecimientos de la hostelería y la restauración. “Solo una pocas han establecido excepciones para los establecimientos ubicados en las áreas de servicio, mientras que la gran mayoría continúan sin tener en cuenta a los profesionales del transporte”, denuncian desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). “Estamos cansados de que no valoren al transporte de mercancías por carretera como merece y tener que exigir infatigablemente medidas que son fundamentales para asegurar su bienestar”, aseguran.



de movimiento. Aunque su trabajo se verá afectado por el aumento de los controles fronterizos.

VACUNACIÓN PRIORITARIA

En este contexto, diversas organizaciones de transportistas han solicitado que los conductores profesionales, especialmente los que realizan internacional, puedan vacunarse contra la Covid-19 dentro de las primeras fases, para así evitar quedar confinados haciendo la cuarentena fuera de España.

Recuerdan que desde que se inició la pandemia los profesionales del transporte de mercancías por carretera se encuentran sometidos a una gran exposición al virus, debido a su alta y constante movilidad. “Se trata de un sector considerado por todas las administraciones como esencial durante la pandemia y que ha posibilitado que la población española haya estado abastecida a pesar de las condiciones sanitarias, laborales y económicas en las que estos profesionales han tenido que desarrollar su función fundamental”, destacan.

Además, desde CETM Madrid remarcan que los transportistas y conductores profesionales están expuestos a posibles contagios “por la postura insolidaria de algunos cargadores al obligarles a realizar las labores de carga y descarga de las mercancías en sus instalaciones”.

DIVERSAS ORGANIZACIONES DE TRANSPORTISTAS HAN SOLICITADO QUE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES, ESPECIALMENTE LOS QUE REALIZAN INTERNACIONAL, PUEDAN VACUNARSE CONTRA LA COVID-19 DENTRO DE LAS PRIMERAS FASES

—
REDUCE COSTES, NO CALIDAD



Reduce el coste operativo con

**DURAVIS
R002**

**ECOPIA
H002**

Próximos Webinar

16 DE FEBRERO

Reducción de costes de la flota de transporte: e-book

23 DE MARZO

Fuelcare: el impacto de los neumáticos en el combustible y el CO₂

Más información: <https://formaciondigital.bridgestone.es/>



POST BREXIT: LOS COLAPSOS FRONTERIZOS PUEDEN REPETIRSE

EL AÑO HA EMPEZADO MEJOR DE LO ESPERADO, PERO NO SE DESCARTAN PROBLEMAS

DESPUÉS DE LOS EPISODIOS VIVIDOS DURANTE LOS ÚLTIMOS DÍAS DE DICIEMBRE, LA ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (ASTIC) ALERTABA SOBRE LA POSIBILIDAD DE QUE SE PRODUZCAN NUEVOS COLAPSOS FRONTERIZOS A AMBOS LADOS DEL CANAL DE LA MANCHA A CONSECUENCIA DE LA DESCOORDINACIÓN DE LOS TRÁMITES BUROCRÁTICOS DE ADUANA EN LA NUEVA FRONTERA ENTRE REINO UNIDO Y LA UE

“Las empresas que exportan declaran todo lo que llevan en el camión y cada una de las expediciones de mercancías lleva un número asignado y para los transportistas el disponer del mismo debería bastar, sin mayores requisitos de documentación, que ya ha sido formalizada por el exportador. Ahora, en algunos puntos se les está requiriendo que declaren todo el listado de bienes que llevan”, explica Ramón Valdivia, director general de ASTIC. “Aún no hemos vuelto a los volúmenes de paso habituales, pero si no se engrasan bien la uniformidad de documentos requeridos, afrontaremos nuevos episodios de caos fronterizo con grandes colas de camiones, miles de horas perdidas y desatención a los profesionales”, advierte Valdivia.

Durante los primeros días del mes de enero, muchos transportistas destacan que la situación ha sido “mejor de lo que se podía esperar”. Sin lugar a duda, el descenso de los movimientos de mercancía durante la parte inicial del año ha sido un factor que ha contribuido a evitar posibles colapsos.

Por lo tanto, aún es pronto para cantar victoria porque las retenciones podrían volver a repetirse en abril y junio, cuando entren en vigor las fases dos y tres del Brexit con nuevas formalidades aduaneras.

AFINAR LA BUROCRACIA

Para asegurar la máxima normalidad en los próximos meses, desde ASTIC reclaman coordinación entre las autoridades para que las empresas transportistas puedan operar con agilidad. Según la patronal del transporte internacional por carretera, las autoridades aduaneras y las portuarias deben acelerar esta normalización antes de que los volúmenes de mercancías intercambiadas entre ambas partes vuelvan a su estado normal.

BILBAO Y SANTANDER, ALTERNATIVAS VÁLIDAS



Para evitar retenciones, ASTIC considera que los puertos de Bilbao y Santander pueden ser alternativa de tránsito de mercancías al Canal de la Mancha y convertirse en dos nuevos puntos de conexión principales con el Reino Unido. “Es una oportunidad que esperamos se sepa aprovechar”, asegura Ramón Valdivia, director general de ASTIC.

Adelántate al futuro y olvídate del resto

nosotros nos encargamos



SERVICIOS

Información clara y precisa en todos nuestros servicios. Desgloses de facturación por vehículo y país, para un control máximo de los costes e impuestos incurridos por su empresa. En todo momento puede conocer el estado de las gestiones que estamos realizando en su nombre.



DESCUENTOS DE REPOSTAJE

Podrá beneficiarse de numerosos descuentos en más de 40 países al repostar en las rutas por Europa.



GESTIÓN

El sistema de gestión de Vatservices, puede recuperar el IVA de sus operaciones de transporte europeo, controlando los gastos de peajes y tasas en túneles y ferries de cada uno de sus vehículos. Todo de forma fácil, rápida y segura.



AL DÍA DE LA LEGISLACIÓN

Vatservices está al día de todos los cambios de las legislaciones, tasas e impuestos que afectan al sector del transporte por carretera.



SERVICIO ASISTENCIA 24H.

Vatservices dispone además, de un servicio de asistencia 24 horas en toda Europa, países del Este y Marruecos.

vatservices
tiene como objetivo
ofrecer a todos los
transportistas por
carretera **un
método seguro de
pago** en peajes,
respostajes y tasas
en toda Europa.



univat un dispositivo único y definitivo*

Disfruta en exclusiva de univat, el dispositivo para los peajes de toda Europa, con la tecnología más avanzada y acceso remoto a los datos de consumo en tiempo real.





SECSA CONFÍA EN LOS FUSO CANTER

SE ENCARGAN DEL REPARTO DE BOMBONAS DE BUTANO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

ESTOS VEHÍCULOS COMERCIALIZADOS POR MERCEDES-BENZ TRUCKS LLEGARON A LA FLOTA DE SECSA HACE POCO MÁS DE TRES AÑOS Y SU RESPUESTA ESTÁ SIENDO EXCEPCIONAL. "HAN CUMPLIDO Y SUPERADO LAS EXPECTATIVAS", DESTACA JOAQUÍN CABEZAS, DIRECTOR GERENTE DE SECSA. ADEMÁS, LA SOLVENCIA DEL SERVICIO POSTVENTA DE LA FIRMA ALEMANA PERMITE GARANTIZAR QUE LAS BOMBONAS LLEGAN PUNTUALMENTE A LOS CLIENTES

La Sociedad Española de Contratas S.A (SECSA) nació en diciembre de 1927 y desde finales de la década de los 50' se dedica a la distribución de gas butano. En la actualidad, desde su centro logístico ubicado en el Polígono de Vicalvaro realiza el reparto de las emblemáticas bombonas de butano en diversos municipios de la Comunidad de Madrid. Su plantilla está compuesta por casi una treintena de trabajadores entre conductores, personal de almacén, administrativos, comerciales, etc. y de forma habitual también tienen el apoyo de siete conductores autónomos con camión propio.

"HAN CUMPLIDO Y SUPERADO LAS EXPECTATIVAS"

La flota de vehículos propios de SECSA está compuesta por 18 camiones carrozados con plataforma butanera para el transporte de jaulas o contenedores de bombonas de butano. Como elemento diferenciador, algunos vehículos tienen plataforma de travesaños aligerados para disponer de mayor capacidad de carga útil.

A mediados de 2018, la compañía incorporó las tres primeras unidades Fuso Canter. "Su red comercial contactó con nosotros, nos convenció su oferta tanto en prestaciones como en precio y decidimos probar con ellos", recuerda Joaquín Cabezas, director gerente de SECSA. Desde entonces el pequeño de la gama de camiones comercializada por Mercedes-Benz ha seguido ganando protagonismo en esta flota. Tras la incorporación de una unidad hace poco





Joaquín Cabezas, director gerente de SECSA.

más de un año, SECSA ya dispone de un total de seis Fuso Canter: tres 9C18 DUONIC 8550 kg, un 7C15 DUONIC 7490 kg, y dos 3S15 DUONIC 3500 kg. A la hora de valorar su respuesta, sus responsables se muestran contundentes: “Estamos francamente satisfechos con los vehículos. Han cumplido y superado las expectativas”. Entre sus puntos fuertes, destacan que es “un vehículo duro”, un requisito fundamental en este tipo de distribución donde “casi siempre vamos a tope de peso”, reconocen.

Además, los conductores se muestran muy satisfechos con la comodidad del puesto de conducción y con la facilidad de uso. En este sentido, Cabezas destaca el acierto que ha supuesto la elección de cajas de cambio automatizadas Duonic: “nuestro personal no era partidario, pero ahora no querrían volver al cambio manual”.

LLEGARÁN MÁS FUSO CANTER

La Sociedad Española de Contratas S.A (SECSA) ya se está planteando la posibilidad de adquirir más camiones Fuso Canter durante este año. Y dejan abierta la puerta a las versiones híbrida y 100% eléctrica. “Estamos contemplando alternativas al diésel, fundamentalmente por las dificultades que para el reparto en grandes ciudades se están planteando a este combustible, y lógicamente también por el compromiso que desde la empresa tenemos con el medio ambiente y la disminución de las emisiones”, exponen.

“DESPUÉS DE MÁS DE DOS AÑOS TRABAJANDO CON CAMIONES FUSO CANTER, NO HEMOS TENIDO NINGÚN INCONVENIENTE MECÁNICO QUE NOS HAYA OBLIGADO A PARAR”, APUNTAN DESDE SECSA

“LO MÁS IMPORTANTE ES QUE LOS CAMIONES SOLO TENGAN QUE IR AL TALLER PARA LABORES DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO, Y QUE PERMANEZCAN EN EL TALLER EL MÍNIMO TIEMPO POSIBLE. HASTA AHORA SIEMPRE NOS HAN ATENDIDO DE FORMA RÁPIDA Y EFICAZ”

CAMIONES SIEMPRE A PUNTO CON MERCEDES-BENZ

La distribución de bombonas butano tiene una serie peculiaridades que obligan a los vehículos a estar siempre a punto. Los plazos de inmovilización deben ser mínimos y Mercedes-Benz Trucks se ha convertido en un aliado de excepción para garantizar una disponibilidad plena. “Lo más importante es que los camiones solo tengan que ir al taller para labores de mantenimiento programado, y que permanezcan en el taller el mínimo tiempo posible. Hasta ahora siempre nos han atendido de forma rápida y eficaz”, señala Joaquín Cabezas, director gerente de SECSA.

Los camiones de SECSA recorren sus rutas habituales durante seis días a la semana y acumulan una media de 20.000 kilómetros cada año. Aunque las distancias no son excesivas, hay que tener en cuenta que estos vehículos van al límite de su capacidad de carga en muchas ocasiones. “En temporada alta (entre octubre y abril) normalmente estamos transportando una media de 5000 kg diarios frente a la temporada baja que prácticamente puede ser la mitad”, apunta Cabezas. La respuesta ante esta elevada exigencia ha sido perfecta: “después de dos años trabajando con camiones Fuso Canter, no hemos tenido ningún inconveniente mecánico que nos haya obligado a parar”, reconocen.

Además, valoran muy positivamente las labores de mantenimiento y reparación de los vehículos que realizan en las instalaciones de Mercedes-Benz en Pinto. En este sentido, de cara a las próximas adquisiciones, barajan la posibilidad de optar por alguno de los contratos de reparación y mantenimiento que ofrece Mercedes-Benz Trucks.





ESP SOLUTIONS CONFÍA EN LOS CAMIONES SEMINUEVOS DE IVECO

LAS GRANDES FLOTAS APUESTAN POR LOS VEHÍCULOS COMERCIALIZADOS POR OK TRUCKS

LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE NEGOCIO DE LA EMPRESA MURCIANA, EL TRANSPORTE FARMACÉUTICO, COMERCIO ELECTRÓNICO Y ALIMENTACIÓN, HAN RECIBIDO UNA SOBRECARGA DE TRABAJO DURANTE ESTOS ÚLTIMOS MESES, LO QUE LE HA LLEVADO A AMPLIAR SU FLOTA. EN ESTA OCASIÓN HA APOSTADO POR OK TRUCKS, LA MARCA DE VEHÍCULOS SEMINUEVOS CERTIFICADOS POR IVECO

ESP Solutions ha adquirido 100 vehículos seminuevos IVECO Stralis 460 y 480, a través del concesionario Ginés Huertas. “Es una gran marca, que no sólo nos inspira confianza por su dilatada trayectoria, sino por su excelente postventa y servicio de taller, algo que sólo pueden ofrecer marcas muy asentadas en el sector”, explica Pedro Campillo, Presidente y fundador de la compañía.

MUY RENTING 2.0: MÁXIMA FLEXIBILIDAD

Otra de las razones de su confianza en OK TRUCKS ha sido gracias a “la flexibilidad que ofrece IVECO Muy Renting, para

poder reforzar en los picos de campaña, algo que lo diferencia de otros competidores, cumpliendo con todas las garantías de una gran marca, lo que le confiere una gran fiabilidad”, añade Campillo.

El producto MUY RENTING 2.0 se adapta a las necesidades de cada cliente con un proceso sencillo, ágil y personalizado de contratación a seis, nueve o doce meses de tractoras seminuevas IVECO, matriculadas en 2016 y 2017, y con un kilometraje de entre 300.000 y 600.000 kilómetros, totalmente reacondicionadas y certificadas por la marca. Asimismo, ofrece un paquete completo de Seguro internacional, neumáticos Bridgestone y Garantía oficial de la marca.

Esta adquisición se trata de una de las operaciones con vehículos pesados seminuevos más importan-





ESP SOLUTIONS HA ADQUIRIDO 100 VEHÍCULOS SEMINUEVOS IVECO STRALIS 460 Y 480, A TRAVÉS DEL CONCESIONARIO GINÉS HUERTAS

tes de España y un nuevo hito que refleja la confianza que las principales empresas depositan en IVECO y Ginés Huertas Industriales, quién se ocupará también de la asistencia técnica de todos los vehículos a través de su servicio postventa.

MÁS OPERACIONES OK TRUCKS

IVECO-Gorgori Transportes Gorgori también ha apostado por la marca de vehículos seminuevos certificados por IVECO para renovar su flota. Ha adquirido un total de 26 seminuevos Stralis E6 totalmente reacondicionados “que garantizan una fiabilidad y una completa seguridad de uso”, según destacan desde la firma italiana.

Desde que adquirió su primer vehículo IVECO, la empresa catalana no ha dejado de confiar en estos camiones. Su flota alcanza las 170 unidades, de la cual 155 vehículos son IVECO. “Nuestro interés por OK TRUCKS viene fomentado especialmente por la calidad del producto nuevo y seminuevo, la eficiencia del servicio postventa y por la relación de confianza con el equipo humano de IVECO ZFAS y SIDECO” explican Joan y Francesc Gorgori, Gerentes de Transportes Gorgori.

IVECO: “ESTAMOS PREPARADOS PARA AFRONTAR ESTA TRANSICIÓN ENERGÉTICA”

Ruggero Mughini, director de IVECO para España y Portugal, participó en el webinar “Descarbonización de los vehículos industriales y pesados” organizado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).



Mughini aseguró que el fabricante italiano ya está listo para cumplir los objetivos marcados por la Comisión Europea: “Estamos preparados para afrontar esta transición energética hacia la descarbonización del transporte por carretera. Comenzamos este camino hace 25 años con el desarrollo de los primeros vehículos a gas natural comprimido, después con el gas natural licuado y ya hoy, somos capaces de ofertar vehículos de transporte urbano de pasajeros dotados de la tecnología híbrida y eléctrica. Pero no podemos parar aquí, tenemos que dar un paso más adelante”.

IVECO ya trabaja en la producción y distribución de vehículos eléctricos en una primera fase, y después, de pila de hidrógeno. “En el camino hacia las cero emisiones vamos a tener las cuatro tecnologías, diésel, gas natural y biometano, eléctrico y pila de hidrógeno para cubrir un mercado que se prevé que será de 300.000 vehículos en Europa”, estima.

Además, Mughini se mostró satisfecho porque están apareciendo subvenciones para nuevos proyectos en el ámbito de las infraestructuras y reglamentaciones “que nos ayudan a introducir esta tecnología, pero aún no son suficientes”, advirtió. Igualmente, Por último, reconoció que el precio del transporte aumentará, “y el cargador tendrá que asumirlo, pero esa será su contribución para que el ciclo sea completo y cumplir así con las normativas.”



IVECO HA COMERCIALIZADO MÁS DE 35.000 VEHÍCULOS INDUSTRIALES PESADOS PROPULSADOS POR GNL Y CONTINÚA APOSTANDO POR UNA TRANSICIÓN HASTA UN TRANSPORTE CERO EMISIONES



MAN APOYA LA LUCHA CONTRA LA COVID 19

LA eTGE, SU FURGONETA 100% ELÉCTRICA, VUELVE A DEJAR PATENTE SU VERSATILIDAD

EL FABRICANTE HA DESARROLLADO, EN COLABORACIÓN CON RECONOCIDOS EXPERTOS DEL SECTOR SANITARIO, UN INNOVADOR VEHÍCULO DE VACUNACIÓN QUE SIGUE LA ESTELA DEL VEHÍCULO DE DIAGNÓSTICO DE LA COVID 19

Este vehículo, basado en la MAN eTGE totalmente eléctrica, permite transportar las vacunas, así como al personal médico directamente al lugar donde se encuentran los pacientes. Está diseñado específicamente para realizar labores de vacunación y cuenta con neveras, equipo de emergencia y espacio para seis personas, entre ellas, el personal médico, que puede vacunar in situ.

En una primera fase se utilizará en las zonas de Fürstenfeldbruck y Dachau. El personal médico de MAN Truck & Bus en la planta de Múnich también acompañará y apoyará a los médicos de los equipos de vacunación de los dos distritos según sea necesario.

CERCA DE LA SOCIEDAD

“Siempre hemos contribuido de forma notable a la sociedad. Por lo tanto, es natural que también apoyemos la estrategia nacional de vacunación con un innovador concepto de vehículo” subraya Andreas Tostmann, presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE. Entre los posibles objetivos de la vacunación descentralizada, Tostmann destaca las residencias de ancianos, los servicios de asistencia, los albergues para refugiados e incluso las zonas aisladas que se encuentren lejos del centro de vacunación más cercano.

“MAN es consciente de que, como empresa, tiene la responsabilidad de prestar asistencia a la población. Ya desde los inicios de la pandemia, nuestros



PREMIO PARA EL NUEVO MAN TGX



Un grupo de periodistas europeos ha otorgado el premio 'Truck of the Year 2021' al buque insignia de la nueva generación de camiones del fabricante alemán.

En una ceremonia virtual, el presidente de IToY, Gianenrico Griffini, hizo entrega de esta distinción al CEO de MAN Truck & Bus, Andreas Tostmann. El jurado alabó el nuevo MAN TGX "por ser un camión especialmente pionero en términos de confort en la conducción, condiciones de trabajo y habitabilidad, seguridad, ahorro de combustible, conectividad, servicios innovadores y facilidad de manejo y visualización."



trabajadores en los talleres y las plantas han tomado las máximas precauciones en materia de seguridad para garantizar la movilidad de las personas y asegurarse de que las estanterías de los comercios estén llenas", explica el presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE.

ASÍ ES LA eTGE

La eTGE es un vehículo con batería eléctrica y, como tal, no emite sustancias contaminantes. En la práctica, la batería alcanza una autonomía entre los 120 y 140 km (115 km según WLTP). La eTGE se recarga por completo en poco más de cinco horas con un Wallbox de corriente alterna de 7,2 kW. Como alternativa, se puede usar corriente alterna (40 kW) y un enchufe CCS para una carga rápida de hasta el 80 % en solo 45 minutos. Además de los seis asientos para el personal médico, el vehículo incluye neveras, un kit de emergencia, puertas corredizas automáticas, sistema de aire acondicionado, así como sistema de aire acondicionado estático y un peldaño automático.

TRAS LA PRESENTACIÓN EN OCTUBRE DE 2020 DEL VEHÍCULO DE DIAGNÓSTICO MÓVIL DE CORONAVIRUS MAN, EL RESULTADO ES AHORA OTRO VEHÍCULO PRÁCTICO E INNOVADOR PARA AYUDAR A FRENAR ESTA PANDEMIA

MAN TOPUSED: ¡AÚN MÁS GARANTÍA!

Las garantías MAN TopUsed están ahora disponibles para cuatro periodos de duración diferentes. Antes, los contratos solían tener una duración de seis, doce o 24 meses, ahora, sin embargo, el servicio también puede ser válido por un máximo de 36 meses y un kilometraje de hasta 1,1 millones de kilómetros, en el caso de garantías para el vehículo completo y la cadena cinemática (ATG y ATG +). Los únicos requisitos son que el vehículo sea un MAN TGX o TGS usado con tracción 4x2, 6x2 o 6x4 y un máximo de 650.999 kilómetros de kilometraje inicial y que haya pasado una inspección MAN TopUsed que asegure que puede recibir una garantía.

MAN TopUsed también ofrece una garantía de cadena cinemática (ATG & ATG +) para la versión 8x4 del TGS y TGX de 4 ejes con un kilometraje inicial de hasta 240.000 kilómetros para los cuatro tipos de periodo. Todas las garantías se pueden combinar con los beneficios de uno de los cinco contratos de servicio diferentes de MAN.

Algunas de las importantes ventajas de las que pueden disfrutar los clientes de MAN TopUsed son flexibilidad, tramitación de garantías rápida y fiable, tiempos mínimos de inactividad gracias a la amplia red de servicios de MAN, y ausencia de costes imprevistos.





FORD TRUCKS F-MAX: UN ESTRENO CONTUNDENTE

NOS SENTAMOS AL VOLANTE DE ESTA TRACTORA EQUIPADA CON UN MOTOR DE 500 CV

FORD TRUCKS ENTRA EN JUEGO EN ESPAÑA CON UNA TRACTORA QUE AÚNA DOS DE LOS DESEOS DE CUALQUIER CONDUCTOR: UNA GRAN CABINA Y UN POTENTE MOTOR

Este nuevo F-Max ha puesto su mirada en los transportes de media y larga distancia en los que ambas virtudes, potencia y volumen de cabina, son algo casi imprescindible. Pero este camión no se queda ahí, además ofrece unos consumos de combustible ajustados, algo muy valorado en el sector.

En este sentido, hay que puntualizar que la prueba realizada en esta ocasión ha sido algo atípica. Lo habitual es arrastrar un semirremolque frigorífico con adaptaciones que mejoren su aerodinámica. Sin embargo, esta tractora F-Max formaba conjunto con un semirremolque tauliner que, como todos sabemos, no favorece el resultado final de consumo de combustible en este tipo de pruebas. Con ello queremos decir que las cifras finales de consumo no son de todo equiparables al resto de pruebas realizadas por la revista en ocasiones anteriores.

NUEVO MOTOR ECOTORQ

Este camión de pruebas estaba equipado con un motor de nuevo cuño totalmente diseñado y fabricado por Ford Trucks. El lugar elegido para desarrollar este nuevo proyecto es la planta situada en Eskisehir (Turquía). En una primera mirada a este nuevo motor

🔧 A FAVOR

- Motor contundente
- Caja de cambios
- Volumen de la cabina

🔧 EN CONTRA

- Interfaz de Max Cruiser
- Sistema de dirección mejorable
- Sistema de freno de estacionamiento mejorable

Ecotorq, nos llama la atención su buen acabado exterior y el fácil acceso a los distintos elementos auxiliares. Ford apuesta por un cubicaje de 12,7 litros y seis cilindros en línea. La culata es monobloque y alberga cuatro válvulas por cilindro. Actualmente el único escalón de potencia del que dispone este nuevo motor es con el que hemos realizado esta prueba, los 500 cv. La marca ha apostado fuerte con esta potencia a sabiendas de que es una de las más demandadas actualmente. Las prestaciones que nos ofrece están a la altura del resto de motores de la competencia. La potencia máxima es de 500 cv y los entrega a las 1800 rpm. Su par es de 2500 Nm y los tenemos disponibles entre las 1000 rpm y las 1400 rpm. Estas prestaciones

las consigue gracias a su turbo compresor de geometría variable y a su sistema de inyección por Common Rail. El resto de sistemas auxiliares en este motor Ecotorq están a la última, como ejemplo, su compresor de aire desconectable. Algo destacable en este motor es su potente freno motor que alcanza los 400 kW, uno de los más potentes de su segmento.

CADENA CINEMÁTICA

Para acompañar a este nuevo motor Ecotorq, Ford monta una de las mejores cajas de cambios actuales, la TraXon 2620 de 12 velocidades con un retarder de 2600 Nm del fabricante alemán ZF. Esta elección cumple con las expectativas de cualquier conductor o empresario del sector. Además de la rapidez y suavidad del cambio, esta caja automatizada es la que lleva el peso del sistema predictivo por GPS que incorpora el vehículo de prueba.

Su sistema de control predictivo MaxCruise nos ofrece tres posibilidades de gestión. Nosotros hemos optado por el nivel intermedio que nos da una variación de la velocidad +- 6 km/h. Esta elección, a nuestro criterio, es la más favorable para mantener un buen ritmo de viaje y controlar el consumo de combustible. Las otras dos opciones que nos ofrece el MaxCruise son múltiplos de 3 km/h tanto por abajo como por arriba de la que hemos seleccionado. Para la activación de la caja de cambios, una palanca multifunción intuitiva y situada a la derecha del volante, nos facilita una interacción rápida y fluida con la cadena cinemática. Si optamos por montar un ralentizador en nuestro F-Max, también se integrará en la misma palanca.



1. Las prestaciones mecánicas de este nuevo motor Ecotorq lo sitúan como una de las mejores opciones para la larga distancia.
2. Un turbo VTG es el encargado de potenciar este motor Ecotorq.

EL F-MAX ESTÁ EQUIPADO CON UN MOTOR DE NUEVO CUÑO TOTALMENTE DISEÑADO Y FABRICADO POR FORD TRUCKS CON 500 CV DE POTENCIA

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
465	80,55	162,5	34,95

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: Ecotorq de 12.7 L
- Diametro/Carrera: 130 mm / 160 mm
- Potencia máxima: 500 cv a 1800 rpm
- Par máximo: 2500 Nm a 1400 rpm
- Potencia freno motor: 340 kW

TRANSMISIÓN

- Embrague: Monodisco de 430 mm
- Accionamiento: Automático
- Caja de cambios: ZF 12 TraXon 2620
- N° de velocidades: 12

SUSPENSIONES

- Delantera: Ballestas parabólica de 1 hoja
- Trasera: Neumática de 4 fuelles para 13 t.

FRENOS

- Delanteros: Frenos de disco de 430 mm ventilados
- Traseros: Frenos de disco de 430 mm ventilados

DIRECCIÓN

- Tipo: Hidráulica asistida por circuito simple

RUEDAS

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

DEPÓSITOS

- Capacidad: Aluminio 600+450
- Adblue: Plastico 78 litros

PESOS

- MMA conjunto: 40,4 t.
- Tara Tractora: 7874 Kg

UNA CAJA DE CAMBIOS TRAXON 2620 DE 12 VELOCIDADES ES LA ENCARGADA DE ACOMPAÑAR A ESTE NUEVO MOTOR ECOTORQ

UNA GRAN CABINA

Ford Trucks se estrena en un segmento muy competitivo donde todas las marcas con implantación en nuestro país disponen de una gran oferta de cabinas de grandes dimensiones interiores.

Si algo destaca en este nuevo camión, es el volumen interior de su cabina que con 2500 mm de anchura se coloca como una de las de mayor volumen de las existentes en el panorama europeo. Para acceder a su interior, solo es necesari-

rio superar tres escalones de gran tamaño. Esto sería lo más natural en una cabina con túnel de motor, pero esta F-Max la podemos considerar de piso plano, ya que su pequeño túnel de motor pasa inadvertido y no dificulta un movimiento fluido por su interior. La altura interior es otro de sus puntos fuertes (2160 mm). Es una de las más altas.

Ford ha utilizado este espacio de manera muy inteligente, optimizando la altura para instalar una segunda litera además de otra línea de armarios superiores con apertura de tipo avión y capacidad de 105 litros más de estiba. Los armarios delanteros suman otros 225 litros de capacidad y destaca la buena calidad de sus acabados. La litera inferior, que es la principal, tiene una anchura máxima en su zona central de 800 mm y debajo de ella, disponemos de una nevera de 38 litros y dos cofres de gran tamaño a los que también se puede acceder desde el exterior.

Su asiento cuenta con todos los ajustes necesarios para conseguir una buena posición de conducción. Además, ambos asientos son calefactados e incluyen reposabrazos ajustables. El puesto del conductor es de tipo evolvente, todos los controles están a nuestro alcance sin necesidad de realizar ningún esfuerzo. El volante, multifunción y de cuatro radios, permite controlar todos los sistemas de navegación que integra el F-Max. En cuanto al cuadro de relojes, se mezcla lo analógico con lo digital: dos grandes relojes en los extremos nos informan de las revoluciones (izquierdo) y velocidad (derecho), y la parte central está ocupada por una pantalla de 8" con buena definición que nos muestra los distintos

CONSUMOS

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte/M-50 - San Rafael A-6, AP-6 (Salida túnel)	53	29	54,72	36:20	87,52
San Rafael - Adanero AP-6	50	12	24	37:30	80,00
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero	80	21	26,25	1:00:10	79,78
Tudela de Duero - Aranda del Duero N-122	80	27,5	34,38	1:08:46	69,80
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero - Somosierra A-1	65	35	53,85	45:35	85,56
Somosierra - San Agustín de Guadalix A-1	57	15	26,32	38:28	88,91
San Agustín de Guadalix - Boadilla del Monte M-50	80	23	28,75	59:34	80,58
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	103	41	39,81	1:13:50	83,70
Tramo 2	160	48,5	30,31	2:08:56	74,46
Tramo 3	202	73	36,14	2:23:37	84,39
Total	465	162,5	34,95	5:46:23	80,55

Km inicio: 43.171 - Km finales: 43.635

Litros gasoil: 162,5
Litros Adblue: 8,37

Climatología Inicio: 20° - Mitad: 20° - Final: 28°



- Los deflectores del camión tienen un buen acabado y se adaptan perfectamente al contorno de la cabina.
- Son necesarios tres escalones para ascender al interior de la cabina. El último además es estanco.



5



6



7



8

menús disponibles de una manera intuitiva. La verdad es que este cuadro es muy completo en cuanto a la información que nos ofrece.

El equipo de infoentretenimiento es táctil y dispone de una pantalla de 7,2". A ambos lados de este están colocados cuatro lineales de pulsadores para activar las opciones de equipamiento que hayamos solicitado dentro de la gran oferta de la que dispone este F-Max.

UN DISEÑO CUIDADO

Exteriormente Ford Trucks ha potenciado su imagen con una gran calandra delantera en color negro. También destacan sus grupos ópticos con un diseño casi rectangular en los que están incluidos las luces de día que cierran el contorno exteriormente y que hacen inconfundible esta nueva tractora. Este diseño de cabina también prescinde de los deflectores laterales que son sustituidos por líneas de contorno que facilitan y desvían el flujo de aire mejorando así la aerodinámica y su estética.

Los detalles de calidad están presentes en todos sus elementos exteriores: tiradores de apertura de las puertas en el color de la carrocería, y peldaños con un acabado metálico antideslizante, destacando el tercero que nos sirve de guarda zapatos. Los acabados de los espóiler y carenados también reflejan el cuidado que han prestado los diseñadores de Ford Trucks.

PREPARADO PARA COMPETIR

El mercado europeo se hace aún más competitivo con la estrada en juego de este nuevo F-Max de Ford

5. Ford Trucks monta un volante de cuatro radios multifunción en el que encontramos las botoneras desde las que controlamos los distintos dispositivos presentes en el camión.
6. Un cuadro de relojes moderno nos informa de un vistazo de la situación de nuestro vehículo.
7. El sistema de infoentretenimiento con pantalla de 7,5" de nuevo F-Max es muy completo.
8. Además de estar equipada con dos literas, esta cabina tiene espacio para tres armarios superiores en la parte de atrás con un volumen de 105 litros.

DESTACAN LAS DIMENSIONES DE SU CABINA: LA ANCHURA ALCANZA LOS 2500 MM Y LA ALTURA INTERIOR ES DE 2160 MM

Trucks. Las características de esta nueva tractora le permitirán competir de tú a tú con fabricantes ya asentados en nuestro país.

En cuanto a su conducción, este nuevo F-Max no tiene nada que envidiar al resto de marcas que encontramos en las carreteras españolas. Las sensaciones al volante han sido realmente positivas.



MANUEL RUJA
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



CASTILLO TRANS RENUEVA SU FLOTA CON RENAULT TRUCKS

HA ADQUIRIDO 200 TRACTORAS DE LA GAMA T

LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL HA CONFIADO EN LA GAMA T DEL FABRICANTE FRANCÉS PARA REALIZAR UNA PROFUNDA RENOVACIÓN DE SU FLOTA

A pesar de las adversidades de este año, Castillo Trans ha realizado una completa renovación de la flota de vehículos, con la adquisición de 200 unidades nuevas del Renault Trucks T 520, con cabina T High Sleeper Cab y motor de 13 litros.

DIVERSAS OPCIONES DE AHORRO DE CONSUMO

Los vehículos elegidos como “compañeros de viaje” son camiones de la Gama T con diversas opciones de ahorro de consumo, como el pack Fuel Eco+, que garantiza una conducción eficiente con el sistema predictivo Optivision que permite adaptar la estrategia de marchas y velocidad óptima a la orografía de la ruta, a través de tecnologías como el Optiroll (rueda libre) y el regulador progresivo Eco Cruise Control.

Además de su preocupación medioambiental, Castillo Trans dirige sus recursos a garantizar conductores específicamente formados, tanto en materia de conducción eficiente, como en otros aspectos relativos al modo de operar de la compañía gracias a su departamento de Formación.

Con un especial cuidado por la seguridad, tanto de los ocupantes como de la carga, los nuevos vehículos incorporados en la flota en esta nueva generación incluyen también sensores antirrobo de combustible en los depósitos, que generan alarmas acústicas y electrónicas.

TRANSPORTES BOSCH PORTILLO INCORPORA EL RENAULT TRUCKS D WIDE 320 GNC



Tras probar este modelo de 18 toneladas con configuración 4x2, los resultados -tanto a nivel de conducción, impresiones en carretera, como consumo- han llevado a Transportes Bosch Portillo a elegirlo para realizar la distribución a PlusFrésc, cadena de supermercados implantada en Cataluña. Además del confort en carretera, el modelo de tecnología de gas natural permite una reducción sensible de las emisiones de CO₂, gracias a un motor que apenas emite partículas en su uso, eliminando humos y ruido. El nuevo vehículo realizará una distribución urbana, con entregas en Barcelona capital por las mañanas y repartos en el centro de Lleida y algunos puntos de la periferia de la provincia, por la tarde.



INTERCOX ADQUIERE CAMIONES DE LA SERIE S DE SCANIA

“TIENEN UN BAJO CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y MEJORAN NUESTRA RENTABILIDAD”

LA EMPRESA DEDICADA AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PERECEDERAS Y GENERALES POR CARRETERA TANTO A NIVEL NACIONAL COMO INTERNACIONAL HA VUELTO A CONFIAR EN EL FABRICANTE SUECO PARA RENOVAR SU FLOTA

Intercox ha incorporado 60 camiones Scania con motor de 13 litros con 450 CV, un par máximo de 2.350 Nm y un depósito de 1.250 litros. Están equipados con la cabina S, la más grande de la marca que logra alcanzar una altura de 3.950 mm. Además de su gran altura y espacio, las cabinas cuentan con un suelo completamente plano, que le otorgan una altura de más de 2 metros facilitando el poder moverse cómodamente en su interior. Intercox ha incluido a estos vehículos un contrato completo de reparación y mantenimiento para tener siempre a punto las unidades.

UNA MUY BUENA EXPERIENCIA

“Trabajamos desde hace 6 años con Scania y tenemos muy buena experiencia con los vehículos. Además de la gran fiabilidad y calidad habitual de la marca, hemos comprobado como la serie S ha subido el listón en cuanto a la comodidad de los conductores”, afirma Antonio Martínez, gerente y socio fundador de Intercox. También destaca la respuesta de las motorizaciones Scania: “tienen un bajo consumo de combustible y mejoran la rentabilidad en nuestro día a día”.

PROMOCIÓN ESPECIAL PARA LOS CAMIONES CON MOTOR V8



El fabricante sueco ha lanzado una nueva campaña que permite adquirir un V8 de 520, 580, 650 ó 730 CV con 10.000€ de descuento. Para poder acceder a este descuento, solo será necesario adquirir el vehículo antes del 31 de marzo, o estar entre las 125 primeras nuevas tractoras o rígidos de larga distancia con motor Scania de 16 litros V8, adquiridas a partir de las mínimas especificaciones, detalladas en la página web de Scania. “Con esta campaña queremos dar la oportunidad a nuestros clientes de obtener un gran descuento y disfrutar de la solución más sostenible para las aplicaciones más exigentes”, afirma Roberto San Felipe, Director Comercial Camiones en Scania Ibérica.



VOLVO TRUCKS LIDERÓ LAS VENTAS DE CAMIONES PESADOS EN 2020

COMERCIALIZÓ EN NUESTRO PAÍS MÁS DE 2.500 UNIDADES DE MÁS DE 16 TONELADAS

EL MERCADO ESPAÑOL DE CAMIONES DE \geq 16 TONELADAS HA TERMINADO EL AÑO CON UN TOTAL DEL 16.156 MATRICULACIONES, LO QUE SUPONE UNA BAJADA EN LAS VENTAS DE MÁS DEL 20%

En un año lleno de contratiempos, Volvo se situó como líder de mercado en vehículos pesados, matriculando 2.532 vehículos, con una cuota del 15,7% y posicionando al Volvo FH con I-Save como la tractora más vendida en España. El fabricante sueco ha liderado las ventas de tractoras con una cuota del 17,2% y un total de 2.197 vehículos matriculados de este tipo.

AGRADECIDOS POR LA CONFIANZA DE LOS CLIENTES

“En estos meses complicados, ver cómo los clientes han confiado en nosotros para crecer juntos y superar estos difíciles momentos, supone una enorme satisfacción para todo el equipo”, destaca Giovanni Bruno, Director General de Volvo Trucks España.

Por su parte, Daniel Saiz, Director Comercial de Volvo Trucks España, señala que “el Volvo FH con I-Save se ha ganado una posición sólida en el mercado, con unos resultados que avalan la fidelidad de los clientes, no solo por la calidad del producto, sino también por su bajo consumo de combustible, así como la reducción de emisiones de CO₂.”

Estos logros de Volvo Trucks también ha jugado un papel importante su red de venta, así como Volvo Financial Services. En 2020 alrededor del 60% de las ventas de vehículos han llevado asociado un contrato de mantenimiento y reparación.

PREVISIONES POSITIVAS

Las previsiones de Volvo Trucks España para el 2021 son positivas, se espera que la nueva gama, capitaneada por el FH, recientemente designado ‘Camión del Año 2021’, tenga una buena acogida, y que el Volvo FH con I-Save siga cosechando éxitos como hasta ahora.





PRIMAFRIO: HISTÓRICA APUESTA POR DAF

HA REALIZADO UN PEDIDO 1.300 TRACTORAS XF 480

LA COMPAÑÍA MURCIANA VUELVE A CONFIAR EN EL FABRICANTE HOLANDÉS. SUS RESPONSABLES DESTACAN "LA FIABILIDAD, EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE Y COMODIDAD" DE ESTOS VEHÍCULOS



En 2016 se firmó el primer contrato para la entrega de 1.000 camiones DAF al Grupo Primafrio.

Grupo Primafrio ha pedido 1.300 DAF XF 480 con Super Space Cab, que se entregarán de acuerdo con un calendario que se prolonga hasta finales de 2023. El primer lote de 400 camiones ya recorre las carreteras europeas. "Este nuevo pedido se engloba dentro de nuestro plan de renovación de flotas, que nos permitirá contar con vehículos con las últimas tecnologías disponibles", explica José Esteban Conesa, CEO del Grupo Primafrio, y añade que estos vehículos harán posible un aumento de "la rentabilidad y la eficiencia. Además, se reducirá la huella de CO2 de la flota con tractoras XF de gran eficiencia. Es un camión muy fiable que garantiza entregas puntuales, así como seguridad y comodidad excelente para nuestros conductores".

SE PROLONGA LA RELACIÓN

En 2016 se firmó el primer contrato para la entrega de 1.000 camiones DAF al Grupo Primafrio, de los cuales los primeros 300 vehículos se pusieron en funcionamiento al año siguiente. "Con el uso diario, se ha demostrado que estos vehículos son todo un referente en términos de fiabilidad, eficiencia de combustible y comodidad del conductor", destaca Conesa.

"LA DEMANDA DE TRANSPORTE VA A VOLVER A LA NORMALIDAD"



"El hecho de que los principales operadores de transporte como Grupo Primafrio opten por el DAF XF por su propia experiencia a largo plazo es un gran reconocimiento de la fiabilidad, eficiencia y comodidad de los camiones", asegura **Richard Zink, director de marketing y ventas, y miembro de la junta directiva de DAF Trucks.** "Además, este pedido subraya el pronóstico positivo del mercado: la demanda de transporte va a volver a la normalidad. Estamos muy contentos de poder apoyar al sector del transporte con camiones de alta calidad".



ALLISON TRANSMISSION AMPLÍA SU PRESENCIA EN SOLUCIONES DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

LOS VEHÍCULOS DE GAS NATURAL Y 100% ELÉCTRICOS GANAN PROTAGONISMO EN EL TRANSPORTE

LAS CAJAS DE CAMBIOS ALLISON LLEVAN MUCHO TIEMPO UTILIZÁNDOSE EN VEHÍCULOS URBANOS PROPULSADOS CON GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC) QUE SE EMPLEAN PARA LA RECOGIDA DE RESIDUOS, MANTENIMIENTO DE CALLES O LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS, PERO AHORA SU USO SE ESTÁ AMPLIANDO A CAMIONES RÍGIDOS QUE REALIZAN DISTRIBUCIÓN REGIONAL Y DISTANCIAS MÁS LARGAS

Las cajas de cambios Allison son conocidas por su eficacia en vehículos urbanos propulsados por GNC. Gracias a que se transmite el par motor de forma continua a las ruedas, incluso cuando se cambia de marcha, se mejora la maniobrabilidad y la capacidad de reacción del vehículo. Así, se permite el mismo rendimiento que tienen los vehículos diésel. Ahora, el uso de las transmisiones Allison con GNC se amplía a todas las actividades de distribución. "Debido a los requisitos medioambientales, cada vez más empresas de transporte se están pasando al GNC para sus actividades de distribución a mayor escala. Gracias a la mayor capacidad de gas a bordo que ofrecen los fabricantes y la sofisticación de las transmisiones Allison, hoy vehículos rígidos 4x2 ya pueden superar los 800 km de autonomía. Además,



En los primeros camiones fabricados en masa con pila de combustible (el Hyundai Xcient Fuel Cell) se han empleado transmisiones completamente automáticas Allison.

nuestro software FuelSense 2.0® de gestión de cambio de marchas ha demostrado su adecuación para actividades de distribución en cualquier situación, como la gestión de marchas en cuestas, frenadas en cruces, etc.", asegura Trond Johansen, Responsable de Grandes Cuentas Europeas.

PERFECTAS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Las cajas de cambios Allison usan un convertidor de par patentado que multiplica el par motor, lo que optimiza la gestión de los motores eléctricos para mejorar la autonomía de estos vehículos. Allison ofrece para ellos dos tipos de soluciones: híbridas y 100% eléctricas.

eGen Flex es un sistema de propulsión eléctrica híbrida que incluye una innovadora unidad de propulsión, inversor y sistema recargable de almacenamiento de energía. La unidad de propulsión utiliza un embrague que permite que el vehículo funcione incluso con el motor apagado. Desde 2003, Allison ha entregado más de 9.000 sistemas de propulsión eléctrica híbrida en todo el mundo. Estos sistemas llevan casi 2.600 millones de kilómetros recorridos, lo que constituye un ahorro de más de 1.300 millones de litros de combustible y 3 millones de toneladas de CO2.

ALLISON OFRECE PARA ELLOS DOS TIPOS DE SOLUCIONES: EGEN FLEX, UN SISTEMA DE PROPULSIÓN ELÉCTRICA HÍBRIDA, Y EGEN POWER, UNA FAMILIA DE EJES 100 % ELÉCTRICOS

“GRACIAS A LA MAYOR CAPACIDAD DE GAS A BORDO QUE OFRECEN LOS FABRICANTES Y LA SOFISTICACIÓN DE LAS TRANSMISIONES ALLISON, HOY VEHÍCULOS RÍGIDOS 4X2 YA PUEDEN SUPERAR LOS 800 KM DE AUTONOMÍA”, DESTACA TROND JOHANSEN, RESPONSABLE DE GRANDES CUENTAS EUROPEAS DE ALLISON TRANSMISSION

Los nuevos modelos eGen Flex son el resultado de esta experiencia práctica acumulada.

eGen Power es el segundo producto de la gama eGen de Allison. Esta gama es una familia de ejes 100 % eléctricos para vehículos comerciales medianos y pesados, que incluye el modelo eGen Power 100D, lanzado recientemente. Varios fabricantes que están empleando actualmente productos eGen Power. Hino Trucks y Hezagon Purus decidieron integrar el Allison eGen Power 100D en el camión Hino XL7 exhibido recientemente durante el anuncio que Hino Trucks hizo el 5 de octubre de 2020 del programa "Proyecto Z", de desarrollo de vehículos cero emisiones.

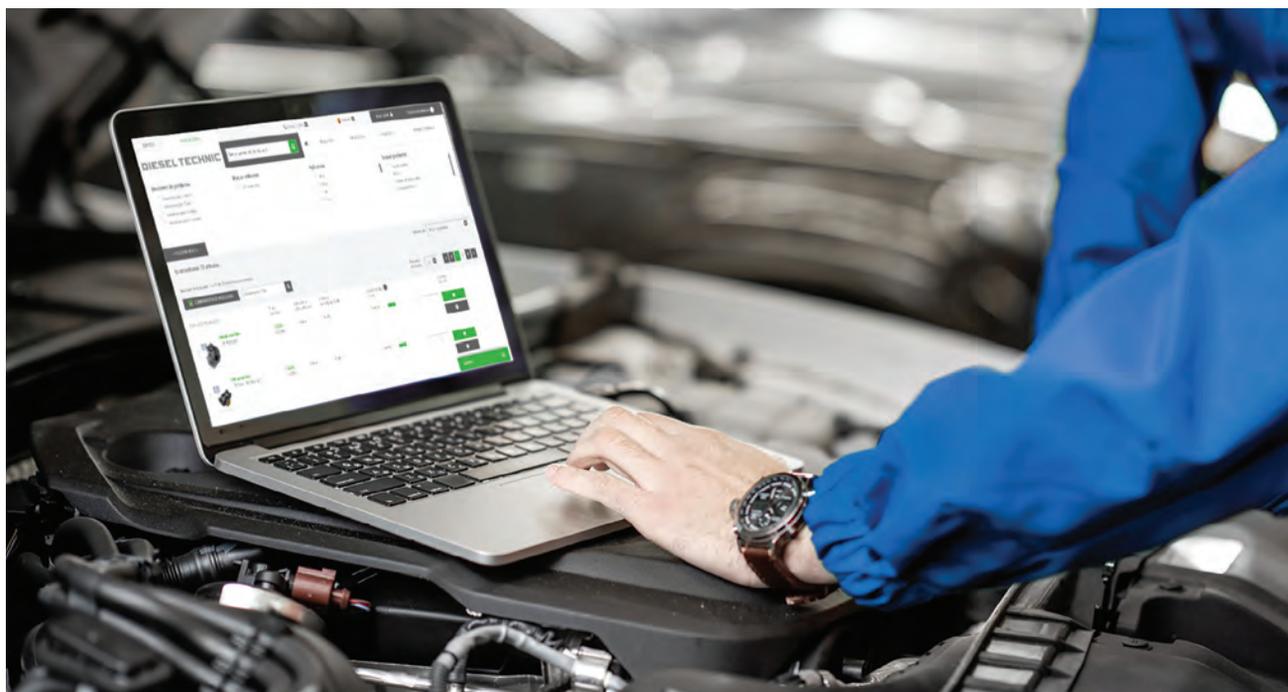
ALLISON ES SINÓNIMO DE ALTA FIABILIDAD, CALIDAD Y DURABILIDAD

La respuesta de las cajas de cambio automáticas de Allison es su mejor tarjeta de presentación. Son muchos los clientes que tras probarlas mantienen su apuesta por este tipo de cajas cambio. Por ejemplo, Samsu Choi, propietario de una empresa de transporte de material de construcción en Seúl, comenzó a conducir un camión Novus de 5 toneladas en 2008, equipado con la transmisión totalmente automática de la Serie 2000TM de Allison. Doce años después ha acumulado más de un millón de kilómetros sin incidencias reseñables. Ahora ha adquirido un nuevo camión equipado también con una caja automática Allison. "Después de conducir durante un millón de kilómetros, puedo decir con seguridad que las cajas automáticas Allison proporcionan un rendimiento y una durabilidad excelentes y, sobre todo, es más rentable que los vehículos manuales", afirma Samsu Choi.

ALLISON TRANSMISSION APOYA LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

“Estamos muy orgullosos de patrocinar de nuevo los Premios Nacionales del Transporte, que organizan Transporte 3 y Viajeros. Estos galardones apoyan las mejoras de los fabricantes por el bien del transporte de personas y mercancías”, afirma Trond Johansen, Responsable de Grandes Cuentas Europeas de Allison Transmission.





TALLERES Y FLOTAS YA PUEDEN COMPRAR A SU DISTRIBUIDOR HABITUAL A TRAVÉS DEL PARTNER PORTAL

DIESEL TECHNIC REFUERZA SU APUESTA POR LA DIGITALIZACIÓN

OFRECE SU PORTAL A LOS DISTRIBUIDORES PARA QUE LO UTILICEN COMO SU PROPIA TIENDA ONLINE PERMITIÉNDOLES AHORRAR TIEMPO, EVITAR RIESGOS, Y AUMENTAR FÁCILMENTE SU FACTURACIÓN

La situación actual, y especialmente durante el estado de alarma, ha complicado la adquisición y el suministro de recambios. Una manera de solventarlo fue mediante el comercio electrónico, muy presente en otros sectores, pero aún incipiente en la posventa del vehículo comercial, puesto que son necesarios enormes recursos.

POTENTE PLATAFORMA DE ADQUISICIÓN DE RECAMBIOS PARA VEHÍCULOS COMERCIALES

La solución que Diesel Technic propone es utilizar su Partner Portal, la plataforma donde el líder mundial del recambio alternativo para

vehículos comerciales ofrece toda la gama completa de sus marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive. A través de su buscador, con más de 10 millones de cruces de referencias y múltiples opciones de búsqueda e identificación, permite el acceso libre, gratuito e inmediato a toda la información sobre más de 41.000 productos, con sus imágenes, aplicaciones, características, instrucciones de montaje, e incluso la disponibilidad en los diferentes almacenes situados por todo el mundo.



“LA LOGÍSTICA DE DIESEL TECHNIC GROUP ES UNA DE LAS MÁS AVANZADAS DEL AFTERMARKET. EN TORREJÓN SOMOS CAPACES DE EXPEDIR COMPLICADOS PEDIDOS REALIZADOS A ÚLTIMA HORA DEL DÍA Y PONERLOS EN CUALQUIER PUNTO DE LA PENÍNSULA A LA MAÑANA SIGUIENTE” DESTACAN

TALLERES, FLOTAS Y MINORISTAS PUEDEN COMPRAR AL DISTRIBUIDOR UTILIZANDO EL PARTNER PORTAL
Además, los distribuidores del grupo alemán pueden ver precios, realizar pedidos y gestionar toda la documentación relacionada con los procesos de negocio en el Partner Portal, pero, a su vez, también pueden utilizarlo como su propia tienda online permitiendo que algunas de estas funciones ampliadas sean accesibles para sus clientes.

Esta operativa simplifica mucho los procesos: ahorra tiempo en la consulta, la oferta, el pedido, y en el tránsito de la mercancía; y también en costes de transporte. Además, con su amplia gama de productos es posible efectuar reparaciones completas, lo que hace que disminuya el número de expediciones porque no es necesario recurrir a terceros y logra que el vehículo permanezca parado el menor tiempo posible. En cualquier caso, es siempre el distribuidor autorizado quien se encarga de la comercialización directa.

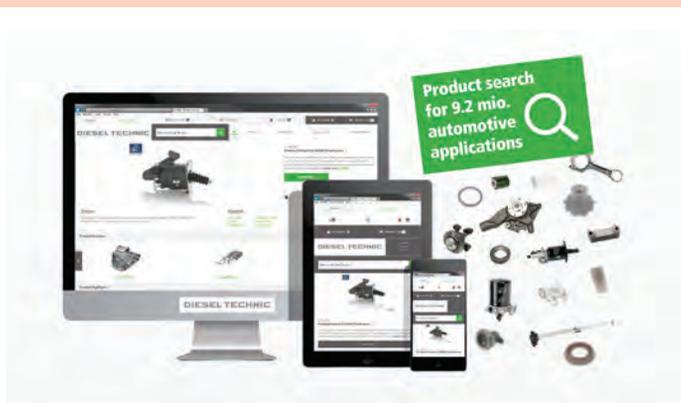
EL PAPEL DEL DISTRIBUIDOR HA SIDO, ES Y SEGUIRÁ SIENDO FUNDAMENTAL



En palabras del **Director General de la filial española, Martin Ratón**: “La posibilidad de que los clientes autorizados por nuestros distribuidores puedan ver precios y disponibilidad, y realizar pedidos en nuestro Partner Portal les descarga de muchas tareas que pasan a ser automatizadas. Esto les permite concentrarse en lo que realmente exige su participación. Les ahorra tiempo para enfocarse en lo que realmente aporta valor añadido. Así se hacen más competitivos, más dinámicos y además ofrecen un mejor servicio que está disponible las 24 horas de cualquier día de la semana.

Por supuesto, la cadena comercial sigue intacta. El papel de los socios distribuidores ha sido, es y seguirá siendo fundamental porque son los que mantienen un contacto constante con el cliente, los que conocen sus necesidades, quienes les asesoran basándose en ellas, y los que en último término van a sacarle las castañas del fuego en caso de necesidad.”

¿QUIERES UTILIZAR EL PARTNER PORTAL?



Aquellos interesados en aprovisionarse utilizando el Partner Portal pueden contactar con su distribuidor habitual o realizar la consulta en el formulario de contacto de www.dieseltechnic.com

Partner Portal disponible en:
<https://partnerportal.dieseltechnic.com/>



BENEFICIOS PARA TODOS

Martin Ratón también quiso hacer hincapié en que los beneficios repercuten en todas las partes implicadas: “Disponemos de experiencias exitosas de numerosos clientes recurrentes de nuestros distribuidores —como otras tiendas, o grandes talleres y flotas—, que ya lo están utilizando masivamente para agilizar su aprovisionamiento de recambios; y, en todas ellas, todos los actores de la cadena están muy satisfechos con el servicio porque les permite ahorrar tiempo, evitar riesgos, y aumentar fácilmente la facturación.

Además, la logística de Diesel Technic Group es una de las más avanzadas del Aftermarket. Dispone de modernos almacenes estratégicamente ubicados en centros logísticos de primer orden en todo el mundo. En Torrejón somos capaces de expedir complicados pedidos realizados a última hora del día y ponerlos en cualquier punto de la península a la mañana siguiente. Si tienes un socio de confianza experto en logística y en comercio electrónico ¿Por qué no aprovecharlo al máximo?”

“EL PAPEL DE LOS SOCIOS DISTRIBUIDORES HA SIDO, ES Y SEGUIRÁ SIENDO FUNDAMENTAL PORQUE SON LOS QUE MANTIENEN UN CONTACTO CONSTANTE CON EL CLIENTE, LOS QUE CONOCEN SUS NECESIDADES, Y QUIENES LES ASESORAN BASÁNDOSE EN ELLAS” APUNTA EL DIRECTOR GENERAL DE LA FILIAL ESPAÑOLA, MARTIN RATÓN



THERMO KING, DE LA MANO DE FRIGICOLL, REVOLUCIONA EL TRANSPORTE REFRIGERADO

LLEGAN NOVEDADES A SU FAMILIA DE PRODUCTOS

PRESENTA SU INNOVADORA UNIDAD ADVANCER PARA SEMIRREMOLQUES Y PONE A DISPOSICIÓN DEL MERCADO LOS CONTENEDORES SUPERFREEZER PARA LA CONSERVACIÓN DE LA VACUNA DE LA COVID-19

Advancer de Thermo King es una auténtica innovación en la refrigeración para semirremolques. Esta nueva serie ofrece una arquitectura de diseño totalmente nueva que establece un nuevo y audaz estándar en materia de rendimiento, control de la temperatura, conectividad de la flota y, sobre todo, importantes ahorros en el consumo de combustible.

La serie Advancer incluye características exclusivas que abordan de forma exhaustiva un amplio

espectro de retos operativos y financieros, ofreciendo a sus clientes el máximo rendimiento, una reducción de costes y una relación con el medio ambiente muy por encima de los estándares requeridos. Prueba de ello es un caudal de aire totalmente variable, diseñado para ser regulado según el viaje y la carga, independientemente de la velocidad del motor de la unidad. Así como, un rendimiento eléctrico y del combustible inigualable que contribuye a reducir la huella de CO₂, y motores que desprenden hasta un 50 por ciento menos de emisiones que el máximo permitido por las normas MMNC, fase V.



“ESTAMOS ORGULLOSOS DE PODER CONTINUAR DANDO EL MEJOR SERVICIO PARA PROMOCIONAR LA MEJOR SOLUCIÓN A NUESTROS CLIENTES”, DESTACA JUAN RIGOL, DIRECTOR DE LA UNIDAD DE NEGOCIO DE TRANSPORTE REFRIGERADO DE FRIGICOLL

REDUCCIÓN DE LOS COSTES DE MANTENIMIENTO

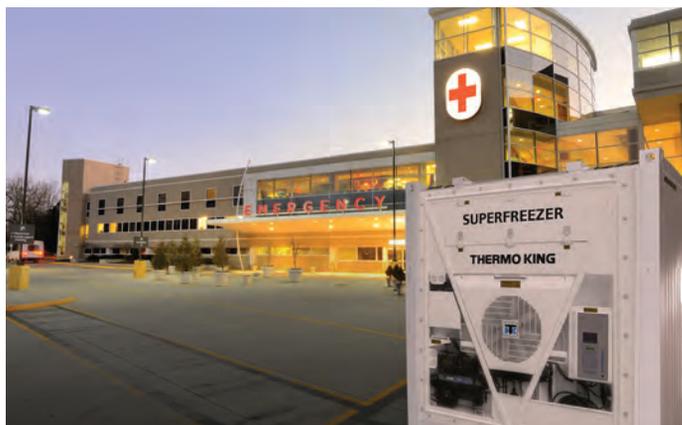
Advancer presenta también unos costes de mantenimiento inferiores y una mayor facilidad de servicio, gracias a los sensores que se han implementado para ofrecer la máxima información sobre el motor, el combustible, la batería y el rendimiento del resto de los componentes principales. Y, pensando en el futuro, incorpora funcionalidades pensadas para el suministro inmediato de cualquier tipo de energía, sea diésel, generadores de eje o tomas de corriente externas como fuentes de alimentación.

TRANSPARENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Por último, cabe destacar el control electrónico de la velocidad del motor, que convierte a la serie Advancer en las primeras unidades del mercado en proporcionar una total transparencia con respecto a los niveles y el consumo de combustible. Estos datos son accesibles remotamente mediante dispositivos telemáticos. Y no hay que olvidar, la inteligencia de flota que viene de serie durante 2 años (sin coste adicional).



SUPERFREEZER, UNA SOLUCIÓN PARA TRANSPORTAR LA VACUNA DE LA COVID-19



Llega a España, de la mano de Frigicoll, el contenedor refrigerador SuperFreezer de Thermo King, que es capaz de conservar la vacuna de la COVID-19 a -70°C . Está disponible en dos modelos – uno de 10 pies y otro de 20 pies-, y ha sido diseñado para garantizar la correcta conservación de productos que, como las vacunas, requieren de unas temperaturas extremadamente bajas para mantener su eficacia durante toda la cadena de frío. Dada su relevancia, estas unidades han sido desarrolladas para ser utilizadas en todas las fases del transporte, comprendiendo el transporte aéreo y el marítimo, el terrestre sea ferrocarril o carretera, los almacenamientos en tránsito y la distribución capilar.

Además, con esta unidad, Thermo King, el líder mundial en unidades para la cadena de frío con control integral de la temperatura, proporciona la necesaria continuidad a las operaciones propias del transporte, ofreciendo una solución de almacenamiento temporal que mantiene de forma constante un punto de consigna de hasta -70°C , garantizando un control de la temperatura, una seguridad y una trazabilidad integrales gracias a servicios telemáticos de última generación.



LA SERIE ADVANCER OFRECE A LOS TRANSPORTISTAS EL MÁXIMO RENDIMIENTO, UNA REDUCCIÓN DE COSTES Y UNA RELACIÓN CON EL MEDIO AMBIENTE MUY POR ENCIMA DE LOS ESTÁNDARES REQUERIDOS



GesInFlot®: LA GESTIÓN DE FLOTAS MÁS VERSÁTIL EN SEMIRREMOLQUE FRIGORÍFICO O SECO

EL EQUIPO TH-16 SE ADAPTA A LAS DISTINTAS CONFIGURACIONES DE TRACTORAS Y REMOLQUES

LA INSTALACIÓN DE GesInFlot® EN SEMIRREMOLQUES PERMITE CONTROLAR TODOS LOS SISTEMAS INSTALADOS COMO LOCALIZACIÓN, SENSORES, TERMOGRAFÍA, TPMS, SEGURIDAD DEL SEMIRREMOLQUE, CONTROL DE APERTURA Y CIERRE DEL PORTÓN DE FORMA REMOTA, GENERAR ALERTAS ANTE INCIDENCIAS EN TIEMPO REAL, ETC

GesInFlot® es un potente sistema de gestión de flotas profesionales, desarrollado principalmente para el sector del transporte de mercancías por carretera, que ofrece un sistema modular para gestión y control eficaz de todos los medios productivos que actúan en la cadena logística: vehículos, semirremolques, conductores y gestión completa de las actividades de planificación del trabajo. Con la instalación del equipo único TH-16, de fabricación propia en España y válido para instalaciones fijas o móviles, GesInFlot® ofrece una instalación adaptada a cada una de las configuraciones de tractora y remolque. La solución de transporte frigorífico, integra la información suministrada por los sistemas de frío (como Carrier o Thermo King), ABS/TEBS, TPMS y sistemas antirrobo del remolque.

GesInFlot® TH-16 TERMÓGRAFO

El equipo GesInFlot® TH-16 está certificado como termógrafo Clase 0,5, según la norma EN/UNE 12830:2019, cuya certificación está en conformidad con el RD 244/2016 y la orden ICT 155/2020, (Metrología legal en España, que regula los registradores de temperatura para transporte y almacenamiento a temperatura controlada), y en cumplimiento de la nueva ATP del 2020. Además, la Clase 0,5 se adapta a las exigencias de GDP (buenas prácticas para el transporte y almacenamiento de productos farmacéuticos), con una precisión mejor de $\pm 0,5$ °C. GesInFlot® TH-16 en su versión termógrafo gestiona hasta 4 sondas de temperatura, con una precisión mejor de $\pm 0,5$ °C y una resolución de 0,1°C en el



“GesInFlot® ES LA SOLUCIÓN CON LA MEJOR RELACIÓN CALIDAD/PRECIO DEL MERCADO”

rango de -30 a +30 °C. La alta precisión como termógrafo posibilita la medición de temperaturas extremas (-80° C) que demanda la logística de las vacunas para la COVID- 19.

Desde sus primeras versiones, el sistema de gestión de flotas GesInFlot® ha integrado la información suministrada por los principales termógrafos del mercado, y almacenado los datos con fines de control y seguimiento. Una de las principales funciones que ofrece esta versión termógrafo de GesInFlot® TH-16, es incluir la termografía legal en la telemática y la gestión de alertas que avisan en tiempo real de cualquier incidencia, y permiten actuar en segundos para garantizar el control total de la cadena de frío.

SISTEMAS ABS/TEBS Y TPMS CON GesInFlot®

Al instalar un equipo GesInFlot® TH-16 en el semirremolque se obtiene la información de diagnóstico de los sistemas ABS/TEBS, analizando en tiempo real cualquier incidencia mecánica del sistema de frenos y la forma de conducción, y detectando activaciones del ABS y EBS. Como complemento a esta conexión, si el semirremolque tiene instalado un sistema de TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) se obtienen en tiempo real alarmas de baja presión o exceso de temperatura en el semirremolque, convirtiendo el análisis de

24 AÑOS DE EXPERIENCIA: MÁS DE 28.000 VEHÍCULOS PROFESIONALES CONECTADOS



TDI, Técnicas de Ingeniería, S.L. lleva desde 1997 realizando instalaciones de su solución GesInFlot® en empresas de transporte y logística de toda España, y es considerada la solución más completa y escalable del mercado. Además, por la fabricación propia y en España de sus equipos GesInFlot®, garantiza la escalabilidad de sus instalaciones, que cuentan con garantía de fabricante e integrador. GesInFlot® cuenta con más de 270 empresas como clientes, referentes en todos los sectores del transporte y la logística, y más de 28.000 vehículos profesionales conectados con su tecnología incorporada en cabeza y/o remolque.



datos de un semirremolque en una herramienta básica para la seguridad activa, la formación de los conductores y un ahorro importante en el consumo de combustible, neumáticos y reparaciones de los sistemas de frenos.

LA SEGURIDAD INTEGRADA

Para cargas de valor y protección de la integridad del semirremolque, GesInFlot® comercializa el cierre neumático denominado GesInFlot® By Miro y un sistema de bloqueo de ruedas remoto (Freno Parking). Este sistema anti-polizones y de protección de carga se basa en un cierre neumático operado de forma remota, bloqueando la puerta una vez finalizada la carga, para que solamente pueda abrirse en el destino, también de forma remota.

Ambos sistemas certificados por el INTA, garantizan que GesInFlot® no afecta al funcionamiento del sistema de frenos. La adecuación de la instalación en tractora y semirremolque, con especial incidencia en el control de apertura del remolque o cabina, para evitar daño o pérdida de la carga asegurada permite la obtención de la certificación TAPA (Transported Asset Protection Association) o ISO 28000.

Para flotas de camiones cisterna, GesInFlot® se instala en tractora y cisterna para controlar los parámetros críticos durante todas las fases del transporte: carga, ruta, descansos y descarga. El equipo TH-16 con certificación ATEX permite realizar toda la gestión de la mercancía en cualquier momento con seguridad y en cualquier zona de carga/descarga, (Zona 1), independientemente del tipo de mercancía peligrosa transportada. Los equipos de GesInFlot® se pueden certificar para categoría 2 G y 3 G (gases, vapores y nieblas).

“GesInFlot® ES LA SOLUCIÓN DE GESTIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA MÁS COMPLETA Y CON LA MÍNIMA INSTALACIÓN DE EQUIPAMIENTO, SE INTEGRA A LA PERFECCIÓN CON OTROS SISTEMAS DEL VEHÍCULO Y SU MANTENIMIENTO ES MUY SENCILLO”, ASEGURAN LOS RESPONSABLES DE TDI, TÉCNICAS DE INGENIERÍA, S.L



VOLKSWAGEN: LOS MODELOS 100% ELÉCTRICOS GANAN PROTAGONISMO

LAS VENTAS DE ESTOS VEHÍCULOS COMERCIALES 'ALTERNATIVOS' CRECIERON UN 167%

EN TOTAL, LA MARCA ENTREGÓ 371.700 VEHÍCULOS A LOS CLIENTES EN 2020, UN 24,4% MENOS RESPECTO AL AÑO ANTERIOR

A lo largo del ejercicio, la evolución de los resultados corrió en paralelo a la evolución de la crisis del coronavirus: los resultados del primer trimestre se situaron sólo ligeramente por debajo de 2019, pero después se produjeron caídas significativas en el segundo trimestre, durante el primer confinamiento, con cierres de plantas en Volkswagen Vehículos Comerciales y el parón de la producción durante varias semanas. A lo largo del verano, las unidades entregadas volvieron a crecer de forma apreciable, culminando en un incremento interanual del 13,3% en septiembre, el único mes del año que acabó por delante del mes correspondiente en 2019. En los últimos meses del año, el aumento de los contagios y de las restricciones impidieron mantener esta tendencia positiva.

2.700 VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Con un total de 1.100 unidades del e-Crafter, las entregas de vehículos totalmente eléctricos se situaron en los 2.700 vehículos (+167,4%). Con el nuevo Multivan, VWVC presentará la última generación de modelos T con sistema de propulsión híbrido enchufable en 2021, mientras que el totalmente eléctrico ID.BUZZ, la reinterpretación electrificada del legendario e icónico Bulli, llegará en 2022.

UNIDADES ENTREGADAS POR REGIÓN

En Europa Occidental, la marca entregó un total de 264.900 vehículos a los clientes, un 21,8% menos que en 2019 (338.600 unidades). Con un total de 101.000 vehículos (-20,2%), Alemania se mantuvo como el principal mercado de VWVC, seguido por Gran Bretaña con 36.500 vehículos (-24,3%) y Francia, con un total de 15.900 unidades (-21,5%). En otras áreas geográficas los resultados también se vieron condicionados por el coronavirus: Europa Oriental (33.800 vehículos / -29,0%), Asia/Pacífico (10.500 unidades / -24,5%), y África (7.700 vehículos / -62,7%). Las buenas noticias llegaron desde Oriente Medio, donde las ventas crecieron un 20,9% (14.700 vehículos).

VENTAS POR MODELOS EN 2020

Gama T: 145.000 unidades (-24,7%)

Caddy: 112.000 unidades (-27,3%)

Amarok: 52.100 unidades (-28,1%)

Crafter: 61.700 unidades (-13,0%)

Modelos eléctricos: 2.700 unidades (+167,4%)



LECITRAILER SIGUE EN LO MÁS ALTO

LA FIRMA ARAGONESA CONSOLIDA SU POSICIÓN EN EL MERCADO NACIONAL DE SEMIRREMOLQUES

A PESAR DE QUE 2020 HA SIDO UN AÑO COMPLICADO EN TODOS LOS ASPECTOS: SOCIAL, ECONÓMICO Y SOBRE TODO SANITARIO, "EN EL ÚLTIMO SEMESTRE LA DEMANDA SE HA ACTIVADO", DESTACAN SUS RESPONSABLES

Lecitrailer ha terminado el ejercicio 2020 con un 23,69% de cuota de mercado y 2.576 vehículos matriculados, aumentado la diferencia respecto a sus competidores, en un 6,71% respecto al segundo y 12,37% sobre el tercero, según los datos de Asfares, la Asociación española de fabricantes de remolques, semirremolques, cisternas y vehículos análogos.

A pesar de que 2020 ha sido un año complicado en todos los aspectos: social, económico y sobre todo sanitario, "en el último semestre la demanda se ha activado", destacan sus responsables. Lecitrailer ha podido alcanzar estas cifras "gracias, en primer lugar, a los fuertes vínculos establecidos con los clientes, a los que se acompaña durante toda la vida útil del semirremolque, estableciendo relaciones a largo plazo. En segundo lugar, gracias a unos productos de la máxima calidad, resistencia y seguridad y, por último, al esfuerzo y compromiso de todas las personas que componen Lecitrailer, que han permitido revertir el parón que supuso el estado de alarma derivado de la pandemia del Covid-19 y la posterior evolución del mercado".

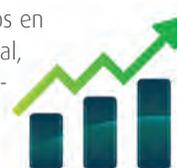
NOTABLE CRECIMIENTO DE LOS FRIGOS

La familia de semirremolques frigoríficos ha sido la más matriculadora del mercado. Lecitrailer, tras el lanzamiento en el mes de mayo de Evolution, su nueva generación de vehículos frigoríficos, ha alcanzado una cuota del 18,23%, convirtiéndose en el primer fabricante nacional de frigoríficos, con un crecimiento respecto a 2019

del 52,79%. Aunque la familia Lonas ha tenido una fuerte caída, Lecitrailer ha matriculado 1.048 uds. lo que le ha llevado a mantener la primera posición con una cuota del 34,24% en ese segmento del mercado. Del resto de familias, destaca igualmente la primera posición alcanzada en la familia furgones, la tercera en basculantes, primera si se analizan exclusivamente los fabricantes de basculantes de acero que es el segmento en el que compiten los basculantes K-Light y K-Limit y la segunda posición en portacontenedores.

GANANDO PRESENCIA FUERA DE ESPAÑA

Estos buenos resultados en el mercado nacional, también se han producido en los mercados exteriores, destacando especialmente el crecimiento en el mercado francés, donde Lecitrailer ha alcanzado el 8,54% de cuota de mercado y que le sitúa como tercera marca en Francia. Del mismo modo se ha consolidado como un fabricante de referencia en otros mercados como Portugal, Italia, Rusia, Bélgica, Holanda, Dinamarca y Reino Unido.





SOBRE ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS Y PÉRDIDA DE LA HONORABILIDAD

EL TRIBUNAL SUPREMO ANULA REGLAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES

EL TRIBUNAL SUPREMO DA LA RAZÓN AL COMITÉ NACIONAL EN UN ASUNTO -LA PÉRDIDA DE HONORABILIDAD- Y SE LA QUITA EN OTRO -LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA-

El Alto Tribunal español ha dado un “tirón de orejas” al Ministerio, hoy de Transportes, M. y A. U., en varias recientes Sentencias, de las que otra prensa sectorial ha informado como mera noticia, y respecto a las cuales en las páginas que siguen ofrecemos un análisis con la profundidad y rigor necesarios, a cargo de nuestro habitual colaborador jurídico el doctor Francisco Sánchez-Gamborino, quien además aporta su punto de vista crítico a tales decisiones y sugiere una posible actitud y salida de la Administración ante el vacío dejado por la anulación jurisdiccional.

1. CUATRO SENTENCIAS SOBRE DOS MEDIDAS FUNDAMENTALES

En un corto intervalo de tiempo, el Tribunal Supremo, mediante su Sala Tercera (de lo contencioso-administrativo) ha lanzado una andanada de cuatro sentencias, que echan por tierra dos de las medidas más valientes y también más polémicas incluidas por el Ministerio de Fomento (hoy, de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) en el que aún coloquialmente denominamos “nuevo ROTT”, es decir, el Real Decreto 70/2019 de 15 Febrero, que constituye la enésima y más reciente modificación del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres -ROTT- aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 28 Septiembre.

Estas dos medidas son: primero, la fijación de una antigüedad máxima (cinco meses) de los camiones cuya disponibilidad permita acceder a una autorización para ejercer la actividad de transporte; y segundo, un procedimiento para declarar perdida la “honorabilidad”, uno de los requisitos a cumplir para obtener de la Administración dicho título habilitante.



Dos de las Sentencias se pronuncian sobre lo primero, y las otras dos sobre lo segundo; cada pareja de ellas, en idéntico sentido. Como en principio la primera materia y la segunda poco tienen en común, más allá de tratarse de decisiones del mismo Tribunal contra preceptos del mismo Cuerpo reglamentario, nos ocuparemos por separado de un asunto y del otro, comenzando por lo relativo a la antigüedad de los vehículos, tanto por ser objeto de las dos Sentencias primeras en el tiempo -de Septiembre-, como por versar sobre artículo del ROTT con número más bajo. En una segunda parte abordaremos, pues, lo relativo a la honorabilidad, enjuiciado en mes siguiente -en Octubre-, sobre un artículo del ROTT con número más alto. Los Fundamentos de Derecho de estas sentencias, para abreviar, serán designados como "F."

2. LA ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS

2.A) Planteamiento

Ya que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, mediante su desafortunada Sentencia de 8 Febrero 2018, obligó al Gobierno español a reducir de tres vehículos a uno solo los necesarios para ser transportista -condenando así para siempre a nuestra industria transportista a la atomización, el principal de sus males endémicos, que nuestra Administración ha venido tratando de conjurar-, los redactores del "nuevo "ROTT" pensaron, al menos, en mantener el tope respecto

a la antigüedad que tal posible vehículo único debería presentar: cinco meses. Muchos consideramos aquéllo muy razonable, incluso generoso. Sin embargo, la Comisión de la Competencia -en su prurito de abrir a ultranza todos los mercados- y una asociación regional de autónomos, interpusieron respectivo recurso contencioso-administrativo (no "de casación") ante el Supremo, que ganaron mediante sendas decisiones con fecha contigua. El Fallo -solo el Fallo o parte dispositiva- de cada una ha sido publicado en el BOE (en fechas distantes), aunque las editoriales jurídicas sí han publicado su texto respectivo íntegro. Detallamos como sigue.

- * La Sentencia de 28 Septiembre 2020 nº 1218/2020 (BOE 6 Nov., pág. 96846; Repertorio Aranzadi RJ\2020\3295) estima el recurso contencioso-administrativo 317/2019, interpuesto por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- * La Sentencia de 29 Septiembre 2020 nº 1220/2020 (BOE 27 Nov., pág. 105634; Repertorio Aranzadi RJ\2020\3743) estima ¹ el recurso contencioso-administrativo 144/2019, interpuesto por la "Agrupación Sindical de Transportistas Autónomos de Catalunya (ASTAC, Catalunya)".

En ambos pleitos se atacaba la nueva redacción del art. 44 del ROTT, dada por el art. 2, apartado Veintidós (sic) de dicho Real Decreto 70/2019 de 15 Febrero. Según el cual:

"Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo que, en el momento de solicitar la autorización, no podrá superar la antigüedad de cinco meses, contados desde su primera matriculación".

(Subrayados y negritas son nuestros).

Los motivos (argumentos) de ambos recursos, idénticos, son estimados (aceptados).

2.B) Argumentos del Tribunal Supremo

Dado que la segunda Sentencia -del 29- es solo de un día después que la primera -del 28-, y además, según declara la posterior, aquel pleito fue "deliberado conjuntamente con el presente recurso", como era de esperar -"por razones de seguridad jurídica y unidad de criterio" (F. Segundo), la Sentencia del 29 sigue literalmente la del 28, y no solo no introduce razonamiento nuevo alguno, sino que se limita a transcribir páginas enteras de la precedente. Por ello, en lo que sigue me guiaré por dicha Sentencia del 28, añadiendo donde proceda una referencia al Fundamento equivalente de la posterior.

En el pleito promovido por la Comisión N. M. de la Competencia - Sentencia del día 28- fue parte codemandada -es decir, del mismo lado que el Ministerio, defendido por el Abogado de Estado y apoyando a éste- el Comité Nacional del Transporte por Carretera, Depto. de Mercancías.

El F. Segundo de la Sentencia del 28 Septiembre se refiere al principio general de libertad de empresa -art. 38 de la Constitución ²-, o sea de acceso la actividad económica -sobre lo cual insiste en el F. Quinto-. Recuerda que, en materia de transporte, el Reglamento europeo 1071/2009 de 21 Octubre sobre acceso a la profesión nada dice en materia de antigüedad. Como tampoco la LOTT, que se limita a una remisión al ROTT.

¿ES NECESARIA UNA PRUEBA -COMO EXIGE EL ALTO TRIBUNAL- DE QUE UN VEHÍCULO VIEJO PONE EN RIESGO LA SEGURIDAD VIAL Y ENSUCIA LA ATMOSFERA?

AL NO LIMITAR LA ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS, PRONTO PODRÍAMOS VER CIRCULANDO POR NUESTRAS CARRETERAS “CAMIONES DE LA II GUERRA MUNDIAL...”

Para al análisis del posible establecimiento por el Gobierno de requisitos para el acceso a una actividad, el Tribunal en el F. Tercero de su Sentencia de 28 Septiembre se basa en la Ley 20/2013 de 9 Diciembre, de Garantía a la Unidad de Mercado (LGUM). Según cuyo art. 5.1 se debe justificar su necesidad por alguna razón de interés general y además, según el apartado 2 de ese artículo, y también el art. 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 Octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, tales requisitos deben ser proporcionados y lo menos restrictivos o distorsionadores para la actividad.

Circunstancia que la C.N.M.C -F. Cuarto³ de la Sentencia de 28 Septiembre- considera no concurre al exigir una antigüedad máxima de cinco meses, por varias razones, que el Tribunal acoge (en el F. Sexto de la Sentencia del 28 y F. Tercero de la del 29), cual es que el propio ROTT:

- fija en dos años la antigüedad máxima de los autobuses a efectos de la obtención de una autorización de transporte público de viajeros;
- excluye requisitos de antigüedad máxima de los vehículos para el transporte privado complementario;
- permite incorporar vehículos de cualquier antigüedad a una flota con tal de que se mantenga su antigüedad media, sea cual sea;
- prescinde de todo requisito de antigüedad en caso de incorporación de una flota completa anteriormente adscrita a otra autorización; y
- da por cumplido el requisito de capacidad económica si se dispone de un vehículo pesado de hasta doce años de antigüedad.

El ROTT no motiva este requisito. “[B]asta la simple lectura del texto del Real Decreto y de su Memoria para constatar la ausencia de motivación expresa del requisito de antigüedad aquí cuestionado” (F. Quinto de la Sentencia de 28 Septiembre).

No ha quedado demostrado -declara el Tribunal- que la antigüedad de un vehículo sea negativa (!) (argumento tanto del Abogado del Estado como del Comité Nacional): pues,

“no consta en el expediente, ni se ha aportado en esta instancia judicial, ningún informe que permita alcanzar la conclusión de que el simple hecho de que un vehículo tenga una antigüedad superior a cinco meses desde su primera matriculación sea determinante desde el punto de vista de su aptitud técnica para circular o del nivel de emisiones contaminantes que pudiera provocar, ni -menos aún- que dicha antigüedad pudiera comprometer o perjudicar de manera relevante la seguridad vial o el medio ambiente” (F. Sexto, apartado A, subapartado i, de la Sentencia de 28 Septiembre; transcrito literalmente en el F. Tercero, apartado A, subapartado i, de la Sentencia del 29).

Además, ¿por qué cinco meses, y no otra edad superior o inferior? (idem ídem).

Por otra parte, el Tribunal rechaza el argumento del Abogado del Estado, cual es que ese requisito de los cinco meses ya estaba establecido en nuestro Derecho: por la Orden FOM/734/2007, de 20 Marzo, sobre autorizaciones de transporte de mercancías por carretera⁴ (F. Cuarto de la

Sentencia del 28, F. Segundo de la Sentencia del 29). Pues, aunque así fuera, por principio de jerarquía normativa no puede una simple orden oponerse a disposiciones con rango de ley, como la citada LGUM y la Ley 17/2009, además del Reglamento comunitario 1071/2009 (F. Quinto ídem, F. Segundo ídem). Por cierto, la referida Sentencia Europea de 8 Febrero 2018 no respalda este requisito de la antigüedad, sino que no se pronunció sobre ello, pues aquel debate versaba sólo sobre el número mínimo de vehículos (idem ídem).

Asimismo, el Supremo desestima el argumento del propio Defensor de la Administración de que cumplir este requisito “incrementará la seguridad de las transacciones comerciales garantizando en mayor grado los derechos de los acreedores y de los destinatarios de los servicios”. Pues -declara- **“la indicación de una mayor capacidad, tamaño o solvencia de la empresa no constituye una razón imperiosa de interés general”**, y más adelante: **“no se alcanza bien a comprender por qué exigir un tamaño mínimo a las empresas que se dediquen a la actividad supone una mejor protección de los derechos de los usuarios”** (F. Sexto de la Sentencia del 28).

Conclusión:

“[E]l requisito cuestionado supone una injustificada barrera de acceso a la actividad en el sector del transporte que, además, introduce una evidente distorsión en el mercado y afecta a la competencia efectiva, al exigir a quienes intenten convertirse en nuevos operadores los sobrecostes correspondientes a la adquisición de un vehículo de una antigüedad no superior a cinco meses, en claro beneficio de aquellos operadores ya instalados en el mercado y todo ello sin que se haya demostrado la existencia de una razón imperiosa de interés general que haga necesario introducir en la normativa reguladora la referida medida limitativa”. (F. Séptimo).



2.C) Mi opinión

Con todos los respetos a Sus Señorías, **discrepo completamente** de esta Sentencia.

Pues, que la mayor antigüedad de un vehículo repercute negativamente en la seguridad vial y en el medio ambiente por su mayor grado de contaminación, no necesita ser demostrado, pues es una obviedad, que nadie discute, como tampoco, añadido, su mayor consumo de carburante, contrario al interés económico general. Pronto podríamos ver circulando en nuestras carreteras camiones de la Segunda Guerra Mundial...

En estricto formalismo, es cierto que el Ministerio debería haber aportado al expediente un informe que justificase tal limitación. Pero también que, ante la notoriedad, resulta superfluo.

Tampoco parece necesitar de mucha demostración el interés general de fortalecer las empresas, en este caso, transportistas, para su mayor solvencia ante sus acreedores y clientes. ¿Por qué si no la propia UE ha puesto normas tan estrictas en cuanto a la solvencia de las compañías de seguros? ¿Soportarán las empresas débiles españolas la fuerte competencia de sus sólidos colegas europeos, cuando entren a España -vía cabotaje- a devorar nuestro mercado?

3. EL PROCEDIMIENTO PARA PÉRDIDA DE LA HONORABILIDAD

3.A) Planteamiento

Al requisito de la honorabilidad, para poder una empresa acceder a una autorización de transporte y conservarla, y poder un gestor de transporte ejercer su trabajo, nuestra Revista ya ha dedicado mucha atención, y quien esto escribe un artículo en TRANSPORTE 3 nº 445 (págs. 6-11), recomendando recurrir siempre las resoluciones que así lo decidan, dadas las graves consecuencias derivadas (en la práctica, cierre de la empresa).

El Real Decreto 70/2019 -"nuevo ROTT"-, en materia de infracciones y sanciones, no se limita a repro-



PARA DECLARAR PERDIDA LA HONORABILIDAD, EL MINISTERIO DEBERÁ ESTABLECER UN PROCEDIMIENTO "COMPLETO", ES DECIR, AJUSTADO A LA LEY 39/2015

ducir las conductas descritas como ilícitas en la LOTT -versión 9/2013- (que ya recogía las infracciones causantes de pérdida de honorabilidad del transportista según el Reglamento (CE) 1071/2009), sino que además incorpora los criterios sancionadores del Reglamento (UE) 2016/403, de la Comisión, de 18 Marzo 2016, que completa el citado 1071/2009. Pues bien, el procedimiento por el cual en España esta pérdida de honorabilidad se declara ha sido objeto de dos pleitos, resueltos por sendas Decisiones, a saber:

* La **Sentencia de 15 Octubre 2020** nº 1337/2020 (BOE 27 Nov., pág. 105635; Repertorio Aranzadi RJ\2020\302145) estima ⁵ el recurso contencioso-administrativo 136/2019, interpuesto por el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

* La **Sentencia de 22 Octubre 2020** nº 1391 (BOE 12 Dic., pág. 113775; Repertorio Aranzadi RJ\2020\4133) estima ⁶ el recurso contencioso-administrativo 141/2019, interpuesto por la "Asociación Empresarial de Transportes Discrecionales de Mercancías de Aragón (TRADIME ARAGÓN)".

Como en el caso del apartado 2, por la semejanza de las normas recurridas, los argumentos de impugnación y los razonamientos del T. Supremo, también aquí seguiremos el iter de la Sentencia anterior, haciendo las puntualizaciones oportunas respecto a la más moderna.

3.B) Argumentos del Tribunal Supremo

Desde el comienzo de su exposición hasta su fallo inclusive (que reproduce el BOE), estas dos Sentencias de Octubre incurren en un error material sin mayor importancia, pero que debemos señalar: lo recurrido -y anulado- **no es el "artículo" 98** (y resto de citados) del Real Decreto 70/2019, sino el "apartado" 98 (idem) del artículo 2 de dicho Real Decreto. Cuyo art. 2 se refiere a varios apartados, cada uno de ellos a su vez referido a un artículo de este "nuevo ROTT": p. ej. dicho **apartado 98 se refiere a la nueva redacción del art. 119 del ROTT, que es lo anulado.**

En lo que sigue, haré todas las referencias a la Sentencia de 15 Octubre 2020, ya que la del día 22 se limita a transcribir un amplio fragmento (en su F. Cuarto, del F. Segundo) de la del día 15.

El Comité Nacional y Tradime Aragón consideran que ese art. 119 (y los arts. 116.4, 118 y 120) no incluye las garantías de un "procedimiento sancionador completo", y por tanto, ello es contrario tanto al art. 143.5 de la LOTT como al art. 6.2 del citado Reglamento comunitario (F. Primero y Segundo de la primera sentencia). El Tribunal Supremo, recuerda que el procedimiento del art. 119 es paralelo a un procedimiento sancionador propiamente dicho -éste sí, con todas las garantías habidas y por haber-, por lo que descartando que éste del art. 119 lo sea, rechaza que tenga que ajustarse al art. 143.5 de la LOTT. También descarta anular la nueva redacción del art. 118 y del art. 120 pues se limitan a prever la inscripción de la resolución y su comunicación a los afectados (F. Segundo in fine).





Curiosamente, las Sentencias -del 15 y por transcripción, la del 22-, giran en torno a una sola palabra: el adjetivo “completo”. El Reglamento europeo en su art. 6.2.a) establece que ese procedimiento simultáneo pero distinto destinado a verificar si la pérdida de honorabilidad es o no una medida proporcionada a la gravedad de la conducta incurrida y al número de veces cometida en el tiempo; debe ser “completo”, no siéndolo -alega el Comité recurrente- el establecido en el art. 119 cuando se limita a prever unas simples alegaciones por el afectado, sin diferenciar entre las fases de instrucción y resolución, sin prever un acuerdo de iniciación del procedimiento, ni una fase de propuesta y practica de pruebas, ni una propuesta de resolución, ni recursos de alzada o reposición; en definitiva, sin ajustarse a la Ley 39/2015 de 1 Octubre, sobre el Procedimiento Administrativo Común (F. Segundo).

El Tribunal Supremo da la razón al recurrente: “es claro que la regulación española resulta insuficiente” (F. Segundo). El art. 119 -en lo que a esto afecta- se limita a establecer:

“1. Recibida la comunicación señalada en el artículo anterior, las personas afectadas por la pérdida de honorabilidad dispondrán de un plazo de quince días para formular alegaciones [...].

2. El órgano competente [...] a la vista de las alegaciones formuladas en su caso por los interesados y tras analizar el resto de circunstancias inherentes al caso, determinará si la pérdida de honorabilidad constituye una respuesta proporcionada y adecuada en ese caso concreto”.

Pues bien -declaran ambas Sentencias (repito: la del 22 por transcripción de la del 15)- “un trámite de alegaciones, aunque fuese interpretado en términos amplios, por ejemplo, en el sentido de que comprendiera un trámite de prueba, no es posible considerar que constituya un <<procedimiento administrativo completo>>, que no solo ha de contar con dicho trámite de prueba sino también con propuesta de resolución y, en suma, ajustarse a los términos contemplados en los artículos 53 y siguientes de la Ley de Procedimiento Administrativo 39/2015” (F. Segundo y Cuarto, respectivamente).

Lo que conduce directamente al Fallo anulatorio, en cada una de ellas.

3.C) Mi opinión.

En este caso, sí **estoy de acuerdo** con el Tribunal Supremo -y por tanto, también con el Comité Nacional y la patronal recurrentes-: es cierto que el procedimiento específico para privar de honorabilidad a una empresa o a un gestor debe incluir todas las garantías de defensa para el inculpado. Lo que el Ministerio ahora tendría que hacer -para colmar el “huevo” dejado por la Sentencia en el ROTT- sería regular de manera detallada y garantista (ajustada a la Ley 39/2015) ese procedimiento paralelo y específico, de la misma forma como sí se hace respecto

al sancionador destinado a declarar cometida la infracción e imponer la multa. Y, entre tanto y con carácter inmediato, suspender la tramitación de todo expediente incoado sobre honorabilidad.

NOTAS AL PIE

¹ Lo estima parcialmente. El recurso también iba encaminado a impugnar el apartado 134 del art. 2 del R.D. 70/2019, sobre requisitos para poder presentarse al examen de competencia para la autorización de transporte; la asociación recurrente consideraba excesivo exigir el título de bachiller; cuestión ésta que es desestimada por el Tribunal Supremo (F. Cuarto).

² Este art. 38 CE y también su art. 35.1 son invocados en la Sentencia de 29 Septiembre (F. Cuarto), aunque en sentido contrario: pese a esa proclamación general de libertad empresarial, la Administración puede sujetar determinadas actividades profesionales a previa autorización, para cuya obtención dicho Poder Público ostenta la posibilidad de imponer los requisitos que considere oportuno, cuando lo exija la protección de los intereses generales.

³ La Sentencia -al menos, el texto de la misma que hemos examinado- por error material asigna la numeración “Cuarto” también al Fundamento Quinto. Lo que nos hemos permitido rectificar, en ese Quinto, y en los Sexto y Séptimo.

⁴ Art. 19.1,b) de dicha Orden.

⁵ Lo estima parcialmente. El recurso también iba encaminado a impugnar la nueva redacción por el Real Decreto 70/2019 de los arts. 116.4, 118 y 120 del ROTT.

⁶ Lo estima parcialmente. El recurso también iba encaminado a impugnar el procedimiento de elaboración del Real Decreto 70/2019 -por no justificar, dice, las modificaciones que introduce sino solo su contenido- (lo cual es desestimado en su F. Segundo), la nueva versión de los arts. 111 y 113 del ROTT -por ser excesiva la exigencia de tener título de bachiller para presentarse al examen de gestor de transporte (lo cual es desestimado en sus F. Tercero y Quinto).



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



LOS TRANSPORTISTAS CONFÍAN EN CONTINENTAL: SU CUOTA DE MERCADO CRECE EN ESPAÑA

Después de cerrar el ejercicio con una ligera mejora de su cuota de mercado, el fabricante se muestra esperanzado de cara al año que acaba de comenzar. “Las expectativas de negocio para 2021 son buenas, superiores a las de 2020. Aunque aún no sabemos si llegaremos a los datos de 2019”, explicó Jon Ander García, director general de Continental Tires España.

La pandemia del Covid-19 ha supuesto una situación sin precedentes y las ventas globales de la compañía en nuestro país han retrocedido 20%, aunque en el segmento industrial, donde se enmarcan los neumáticos para camión, el impacto de pandemia se vio amortiguado en gran parte debido a la prestación de servicios considerados esenciales durante los meses más duros del confinamiento. En esta área, Continental ha registrado un descenso de ventas y facturación inferior al del mercado: “ha sido un año muy positivo en cuanto a cuota, con crecimientos en flotas y en retail”, explicó García

LA RED DE ONTURTLE YA CUENTA CON MÁS DE 1.600 ESTACIONES

La irrupción del Covid-19 paralizó la economía mundial la primavera pasada y las secuelas se siguen arrastrando en muchos sectores de los que depende directamente el transporte de mercancías, como por ejemplo el turismo. Sin embargo, la compañía ha conseguido mantener su expansión internacional y ha incrementado el número de estaciones de servicio en Europa. Así, OnTurtle ha cerrado 2020 con 1.606 estaciones, ubicadas en puntos estratégicos para las rutas del transporte en el continente, lo que representa un crecimiento del 8%. Fiel a su compromiso para conseguir una movilidad de mercancías más limpia, OnTurtle también ha seguido sumando nuevas estaciones con repostaje de GNL y GNC en Europa. Este año se han activado una veintena de nuevos puntos de suministro, que actualmente ya son 66.



WEBTRANS OFRECE SOLUCIONES PARA ABORDAR LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE

La compañía se ha propuesto actuar como lanzadera para impulsar el sector dando liquidez a las empresas que lo necesitan. La plataforma logística ha anunciado una nueva forma de adelantar el cobro de las facturas en 48 horas sin intereses, solo hay que abonar una pequeña cuota fija por cada factura que se les envíe. “Dicha cuota siempre es la misma, independientemente del importe y del país de Europa de procedencia. Si consigues agrupar en una única factura un importe mayor tu cuota no cambia, por lo que cuanto más alta sea tu factura menos repercute en tus costes”, explican desde la compañía.



FIAT PROFESSIONAL AMPLÍA SU PRESENCIA EN LA FLOTA DE LA POLICÍA NACIONAL

Tras las adquisiciones realizadas en los tres últimos ejercicios, y en consonancia con los resultados de fiabilidad obtenidos, se incorporan 39 nuevas unidades del Fiat Talento Combi, destinadas a diferentes unidades de patrulla ciudadana.

El vehículo seleccionado es el Fiat Talento Combi SX Largo 2.0 Ecojet 145 CV. Incorpora un motor 4 cilindros con Turbo de Geometría Variable, dispositivo Start & Stop que reduce el nivel de emisiones, y va asociado a una caja de cambios de 6 velocidades, cumpliendo la normativa de emisiones Euro 6 D.

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



2020: REGRESO AL PASADO

LAS MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS CARROZADOS RETROCEDIERON UN 17%

SOMOS ESCLAVOS DE LAS CIFRAS Y DE LAS PREVISIONES Y, AUNQUE EL PASADO EJERCICIO SE SALIÓ DEL ESTÁNDAR Y EN ESTOS MOMENTOS ES COMPLICADO SABER CÓMO EVOLUCIONARÁN LOS ACONTECIMIENTOS, NO VAMOS A FALTAR CON NUESTRO ANÁLISIS SECTORIAL

ASCATRAVI analiza trimestralmente (desde hace más de quince años) los datos de matriculaciones de vehículos rígidos (no remolques ni semirremolques) carrozados registrados por la Dirección General de Tráfico, que se encuentran

dentro de las tres principales categorías de homologación de los vehículos industriales y comerciales:

- N1: Vehículos de la categoría N cuya masa técnica máxima no sea superior a 3,5 toneladas.
- N2: Vehículos de la categoría N cuya masa técnica máxima sea superior a 3,5 toneladas pero no a 12 toneladas.
- N3: Vehículos de la categoría N cuya masa técnica máxima sea superior a 12 toneladas.

Perdidos los meses de marzo, abril y mayo de 2020 por el cierre de los canales de venta, tras la parálisis total generada por el confinamiento nacional y la dificultad para generar confianza en la demanda interna, esperábamos poder encontrar un patrón de comportamiento con un ligero

2020	Categoría de homologación				Total 2020	Total 2019	% Var. 20 - 19
Carrocerías	M1	N1	N2	N3			
Ambulancia*	1422	-	-	0	1422	1210	+18
Basurero	-	10	60	450	520	795	-35
Botellero	-	136	238	8	382	543	-30
Caja abierta	-	1999	207	541	2747	3723	-26
Caja cerrada	-	1.978	448	147	2573	3765	-32
Cisterna	-	8	57	240	305	386	-21
Frigorífico	-	1.674	506	547	2727	3248	-16
Grúa	-	67	6	15	88	86	+2
Hormigonera	-	2	0	221	223	423	-47
Isotermo	-	95	27	34	156	240	-35
Jaula	-	58	14	33	105	125	-16
Plataforma	-	107	17	112	236	297	-21
Portacontenedores	-	115	98	543	756	973	-22
Portavehículos	-	96	340	186	622	1040	-40
Servicio contra incendios	-	2	31	108	141	165	-15
Silo	-	0	1	45	46	61	-25
Vivienda	5937	-	-	-	5937	5716	4
Volquete de canteras	-	757	87	397	1241	1717	-28
Total general	7359	7104	2137	3627	20227	24513	-17

* Vehículo especial que parte de la categoría N1 pero finaliza en M1 especial

efecto rebote cercano a una normalidad previsible. Pero la evolución de la crisis, con un escaso control de la situación y muchas incógnitas, ha impedido hacer planes de futuro.

POCO MÁS DE 20.000 VEHÍCULOS MATRICULADOS

Los carroceros españoles matricularon en 2019 alrededor de los 24.000 vehículos en nuestro país. Tras superar la crisis financiera de la última década, la sostenibilidad y prosperidad de nuestro sector rondaba las 25.000 matriculaciones anuales, pero es evidente que 2020 nos ha hecho regresar al pasado con una cifra total que apenas supera los 20.000 vehículos matriculados.

Si las matriculaciones de los vehículos industriales en general cayeron un 21% en 2020, las empresas de carrocería se dejaron una media del 17% respecto a 2019 porque no se incluyen en nuestras cifras las furgonetas y los vehículos mixtos adaptables, que siendo industriales no necesitan ninguna transformación o carrozado y que han sufrido una caída algo más fuerte (y que seguro que rebotarán con más fuerza).

Todos los segmentos se han visto afectados en mayor o menor medida, pero especialmente sensibles, por la evolución de años anteriores, son las cifras de matriculación de las hormigoneras y los volquetes, que apuntan a una saturación en el mercado de vehículos para la construcción.

LA PANDEMIA NOS HA LLEVADO A PRODUCIR MÁS O MENOS LO MISMO QUE PRODUCÍAMOS ALLÁ POR EL AÑO 2017 (20.000 UNIDADES), PERO ENTONCES LA INERCIA ERA POSITIVA Y AHORA NO SABEMOS MUY BIEN SI EL COVID 19 NOS HACE IR CON EL FRENO ECHADO O ES QUE REALMENTE A NUESTRA ECONOMÍA LE FALTA GASOLINA





TENEMOS EL RETO DE PLANIFICAR UN AÑO COMPLICADO, DONDE SE HA COLADO UNA PANDEMIA QUE HA DISPARADO EN LA LÍNEA DE FLOTACIÓN DE NUESTRA ECONOMÍA, Y PARA HACERLO BIEN ES CLAVE INMUNIZARNOS CUANTO ANTES Y ACERTAR EN LOS SECTORES A ESTIMULAR ECONÓMICAMENTE

Matriculaciones de vehículos carrozados	Categoría de homologación				
	N1	N2	N3	Total	
Ambulancia	605	-	-	-	605
Basurero	-	21	70	704	795
Botellero	-	224	308	11	543
Caja abierta	-	2663	357	703	3723
Caja cerrada	-	2.952	623	190	3765
Cisterna	-	3	67	316	386
Frigorífico	-	1.967	746	535	3248
Grúa	-	61	3	22	86
Hormigonera	-	2	0	421	423
Isotermo	-	140	40	60	240
Jaula	-	75	12	38	125
Plataforma	-	112	25	160	297
Portacontenedores	-	107	114	752	973
Portavehículos	-	139	480	421	1040
Servicio contra incendios	-	2	27	136	165
Silo	-	-	-	61	61
Vivienda		1067	144	506	1717
Volquete de canteras	-				
Total general	6321	15856	3016	5036	24513

PENSAMOS QUE 2021 SERÁ MUY PARECIDO A 2020 PORQUE RECUPERAR UN 20% DE GOLPE NO PARECE PROBABLE CUANDO HAY SECTORES QUE LO HAN PERDIDO TODO

La pandemia nos ha llevado a producir más o menos lo mismo que producíamos allá por el año 2017 (20.000 unidades), pero entonces la inercia era positiva y ahora no sabemos muy bien si el COVID 19 nos hace ir con el freno echado o es que realmente a nuestra economía le falta gasolina.

2021 SERÁ MUY PARECIDO A 2020

Los expertos hacen previsiones optimistas y pesimistas para 2021 y 2022, en función de cómo contemplemos la pandemia, la efectividad de la vacuna, etc. Las últimas que conocimos a mediados de diciembre, cuando la tercera ola no había llegado al nivel actual, anunciaban que este año podríamos tener un repunte del PIB de entre el 4 y el 8% en función de la repercusión y el buen uso de los fondos europeos. Y eso nos hace pensar que 2021 será muy parecido a 2020 porque recuperar un 20% de golpe no parece probable cuando hay sectores que lo han perdido todo.

Tenemos el reto de planificar un año complicado, donde se ha colado una pandemia que ha disparado en la línea de flotación de nuestra economía, y para hacerlo bien es clave inmunizarnos cuanto antes y acertar en los sectores a estimular económicamente.

Salvador Nuñez Bustos
Secretario Técnico
ASCATRAVI

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



ASCATRAVI representa a nivel nacional tanto a los carroceros 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

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2021

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



SIMPLY MY TRUCK. SIMPLY THE BEST.



El nuevo MAN TGX.
International Truck of the Year 2021.

La nueva generación de camiones MAN convence totalmente. Ofrece a los conductores el mejor lugar de trabajo de todos los tiempos, y a los gestores de flota increíbles resultados de eficiencia y rentabilidad y una disponibilidad óptima del vehículo. Siempre orientados a nuestros clientes. Todo esto hace que el nuevo MAN TGX sea el Truck of the Year 2021.

#SimplyMyTruck

