

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

Año 43. #462.
Marzo 2021

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

IVECO S-WAY NP 460 CV: UNA ALTERNATIVA REAL



- El Tribunal Supremo tumba los peajes para camiones de Guipúzcoa •
- Entrevista: Giovanni Bruno (Volvo Trucks España) •
- MAN: Cuota de mercado récord en 2020 • Especial Semirremolques •
- Mercedes-Benz entrega el primer Fuso eCanter en España •

Crafter

Creado para mensajeros y transportistas

Descubre el Crafter más equipado que nunca con nueva tracción delantera, nuevo interior, nuevo App-Connect y mucho más. Si eres mensajero o transportista. Crafter. 100% Para ti, 100% Volkswagen.



Vehículos
Comerciales



Gama Crafter con motores EU6 consumo medio WLTP: 9,4 l/100 km. Emisión de CO₂ WLTP: 243 g/km.

volkswagen-comerciales.es



LA JUSTICIA SALE EN DEFENSA DEL TRANSPORTE



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Hace unas semanas, el Tribunal Supremo desestimaba el recurso de casación interpuesto por la Diputación de Guipúzcoa, y daba la puntilla a los peajes “ilegales” y “discriminatorios” que desde enero de 2018 se vienen exigiendo a los transportistas en la A-15 y N-1. La sentencia declara nula la Norma Foral 7/2016, de 15 de diciembre, por la que Guipúzcoa regula el canon de utilización de estos tramos de carreteras de alta capacidad. El texto recuerda que esta regulación “incurrir en una discriminación indirecta por razón del origen o destino de la operación de transporte, prohibida por el artículo 7.3 de la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras”. Sorprendentemente, lejos de darse por vencida, la Diputación de Guipúzcoa ha hecho oídos sordos y ha decidido seguir cobrando hasta que el Tribunal Supremo se pronuncie nuevamente, en este caso sobre la versión “maquillada” que se puso en vigor en mayo de 2019, después de que el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco los declarase ilegales en abril de 2019. Previsiblemente, esto sucederá a lo largo de los próximos meses.

Como ya ocurrió con el ‘céntimo sanitario’, los transportistas podrán reclamar la devolución de las cantidades abonadas indebidamente desde enero de 2018. En este caso, se estima que la cantidad total puede rondar los 15 millones de euros. Y tras este golpe judicial a la aventura guipuzcoana, el gobierno de Navarra ha anunciado que no variará sus planes y pondrá en marcha unos peajes similares en cinco tramos de vías de la comunidad foral (A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A). Se confirma que el transporte de mercancías es una de las víctimas favoritas cuando toca hacer caja, pero resulta sorprendente que los políticos se empeñen en tropezar en la misma piedra. Pero no hay que olvidar que la gran amenaza para el sector es la Euroviñeta, que cada vez está más cerca de implantarse en España. Mientras sigue liberando autopistas peaje a medida que vencen los contratos de concesión, el ministro de Transportes, José Luis Ábalos, ya ha dejado caer en diversas ocasiones la necesidad de replantear cómo se financiará la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras viarias en los próximos años. En este caso, parece imposible que los tribunales salgan ‘al rescate’ del transporte de mercancías por carretera.



03



06



16



24



38



42



40

03 EDITORIAL

La Justicia sale en defensa del transporte

38 REPORTAJE

Llega la nueva Volkswagen Caddy

16 PRUEBA

Iveco S-WAY NP 460 CV:
una alternativa real

42 ENTREVISTA

Alfonso Díaz Llairó, Director General UTA
España y Portugal

06 EN PORTADA

La Justicia tumba los peajes solo
para camiones de Guipúzcoa

24 ENTREVISTA

Giovanni Bruno (Volvo Trucks España)

40 ESPECIAL SEMIRREMOLQUES

Los frigoríficos toman la delantera

TRANSPORTE3



10 REPORTAJE

Se mantiene la campaña de acoso y derribo contra el paquete de movilidad

32 PRODUCTO

MAN alcanza una cuota de mercado récord en España

54 ASCATRAVI

Vehículos ligeros para el transporte de mercancías peligrosas

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

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





LA JUSTICIA TUMBA LOS PEAJES SOLO PARA CAMIONES DE GUIPÚZCOA

EL TRIBUNAL SUPREMO CONSIDERA QUE SON DISCRIMINATORIOS

PESE A LOS CONSTANTES ESFUERZOS JUDICIALES LLEVADOS A CABO POR LA DIPUTACIÓN DE GUIPÚZCOA PARA MANTENER LOS PEAJES A CAMIONES EN LA N-1 Y A-15, EL TRIBUNAL SUPREMO HA DESESTIMADO EL RECURSO DE CASACIÓN INTERPUESTO, SUPRIMIENDO DEFINITIVAMENTE LOS PEAJES "ILEGALES" Y "DISCRIMINATORIOS" QUE DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS SE VIENEN EXIGIENDO A LOS TRANSPORTISTAS

Como se recordará, pese a que en abril de 2018 el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco declaró ilegales los peajes a camiones en la N-1 y la A-15 puestos en marcha en Enero de ese mismo año, la Diputación Foral de Guipúzcoa ha continuado exigiendo durante estos tres años el cobro del mismo a los más de 10.000 camiones que diariamente transitan por ambas vías, bajo la excusa de que dicha decisión no era firme hasta el pronunciamiento del Tribunal Supremo en base al recurso presentado por dicha Administración.

Finalmente, mediante Sentencia dictada hace unos días, el Tribunal Supremo desestima el recurso de casación interpuesto por la Diputación Foral de Guipúzcoa y las Juntas Generales en un último intento desesperado por mantener los peajes que, desde un primer momento, Fenadismar y el conjunto de organizaciones del sector del transporte por carretera han considerado "ilegales" y "discriminatorios".

¿QUÉ DICE LA SENTENCIA?

En términos de la propia sentencia, se declara nula la Norma Foral 7/2016, de 15 de diciembre, por la que se regula el canon de utilización de determinados tramos de las carreteras de alta capacidad A-15 y N-1 del Territorio Histórico de Guipúzcoa, lo que definitivamente supone la eliminación y supresión de los peajes en dicho territorio. La sentencia manifiesta con total claridad que los peajes "gravan en mayor medida los tramos de salida y de entrada al citado territorio, así como a los vehículos pesados de más de 12 toneladas e incurre en una discriminación indirecta por razón del origen o destino de la operación de transporte, prohibida por el artículo 7.3 de la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras".



¿POR QUÉ GUIPÚZCOA IGNORA AL SUPREMO Y SIGUE COBRANDO A LOS CAMIONES?

La Diputación de Guipúzcoa ha decidido mantener el cobro del peaje a los camiones en la N-1 y la A-15 pese a tres pronunciamientos judiciales en contra, a la espera de que el Tribunal Supremo falle de nuevo en los próximos meses en relación a la versión "maquillada" que puso en vigor en mayo de 2019.

Los responsables de Fenadismer consideran la decisión de las autoridades guipuzcoanas una "irresponsabilidad", y recuerdan que, tras esta última sentencia del Tribunal Supremo, la Diputación de Guipúzcoa deberá devolver ya todo lo recaudado desde enero de 2018 hasta mayo de 2019, "lo que podría suponer un agujero de más de 15 millones de euros a las arcas guipuzcoanas", estiman.



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

TRAS ESTA SENTENCIA DEL SUPREMO, LA DIPUTACIÓN DE GUIPÚZCOA DEBERÁ DEVOLVER YA TODO LO RECAUDADO DESDE ENERO DE 2018 HASTA MAYO DE 2019. "PODRÍA SUPONER UN AGUJERO DE MÁS DE 15 MILLONES DE EUROS A LAS ARCAS GUIPUZCOANAS", ESTIMAN DESDE FENADISMER

SE PODRÁN RECLAMAR LAS CANTIDADES ABONADAS

Gracias a esta sentencia, se abre la puerta a que los transportistas puedan recuperar todo el importe "indebidamente" recaudado por haber sido declarados nulos los citados peajes, más los correspondientes intereses legales de demora, así como las posibles sanciones que hubieran podido ser impuestas por este motivo tickets de los peajes abonados, así como de las denuncias recibidas, al objeto de poder ser resarcidos de estas cantidades. Próximamente, se conocerán más detalles en este sentido.

GUIPÚZCOA YA ERA UNA PROVINCIA PRIVILEGIADA

Desde un primer momento, las asociaciones de transportistas han venido manifestando su absoluto rechazo a la decisión de la Diputación Foral sobre el establecimiento de los peajes, al entender que el sector del transporte por carretera ya contribuye sobradamente a las arcas públicas guipuzcoanas vía impuesto de hidrocarburos, como lo demuestra el hecho de que en dicha provincia se suministran anualmente casi 800 millones de litros de gasóleo A, principalmente procedentes de los vehículos de transporte, "lo que supone un porcentaje casi un 400% superior al consumido en



Desde hace tres años, la Diputación Foral de Guipúzcoa no ha dejado de cobrar a los más de 10.000 camiones que diariamente transitan por la N-1 y la A-15

otras provincias españolas con una flota de transporte similar a la guipuzcoana, debido a su posición geográfica privilegiada, lo que supone recaudar anualmente por el impuesto sobre los carburantes en torno a 400 millones de euros, esto es, 10 veces más que el presupuesto destinado por la Diputación foral al mantenimiento de sus carreteras", recuerdan desde Fenadismer.

PRÓXIMAMENTE EL TRIBUNAL SUPREMO SE PRONUNCIARÁ SOBRE LA VERSIÓN "MAQUILLADA" DE LOS PEAJES PUESTA EN MARCHA EN MAYO DE 2019. SI SE DECLARA ILEGAL, LAS CANTIDADES QUE TENDRÁN QUE DEVOLVER A LOS TRANSPORTISTAS SE INCREMENTARÁN SIGNIFICATIVAMENTE

AVANZA LA IMPLANTACIÓN DE PEAJES PARA CAMIONES EN NAVARRA

A pesar de la sentencia del Tribunal Supremo sobre el sistema de peajes para camiones de la Diputación Foral de Guipúzcoa, el



Gobierno de Navarra prosigue con su hoja de ruta para implantar la tarificación a vehículos pesados "con objeto de financiar y mejorar las carreteras como servicio público". Está previsto comenzar a cobrar en la A-1, A-10, A-15, A-68 y N-121-A, y se estima que los ingresos anuales rondarán los 45 millones de euros. Las principales asociaciones navarras de transportistas, Anet y Tradisna, siguen intentando que las autoridades recapiten porque "el principal pagador será aquel transportista local que circula varias veces al día por esas vías y no aquél que hace un tráfico de tránsito pasando como mucho dos veces a la semana". A juicio de ambas asociaciones el Gobierno de Navarra "sabe que existen otros medios para cubrir el mantenimiento".



EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS SE QUEDA SIN AYUDAS DIRECTAS

EL GOBIERNO HA EXCLUIDO DEL PLAN DE APOYO A LAS EMPRESAS DEL SECTOR

“ES ABERRANTE QUE EL GOBIERNO HAYA EXCLUIDO DE LOS 7.000 MILLONES DE EUROS DE AYUDAS A LOS TRANSPORTISTAS DE MERCANCIAS Y EN CAMBIO PERMITA ACOGERSE A LOS INTERMEDIARIOS QUE LOS CONTRATAN”, AFIRMAN DESDE FENADISMER

Sorpresa e indignación ha causado que el sector del transporte de mercancías haya quedado fuera de la línea de ayudas por importe de 7.000 millones aprobada por el Gobierno para ayudar a los diferentes sectores económicos a hacer frente a las consecuencias de la covid-19. Los transportistas de viajeros en autobús, taxis, arrendamiento con conductor (vtc) y las actividades anexas al transporte terrestre (agencias intermediarias, almacenistas y operadores logísticos, entre otros) sí podrán recibir estas ayudas directas. “No es la primera vez que se excluye de las diferentes ayudas económicas aprobadas al colectivo de transportistas, pese a la labor tan esencial que han desarrollado durante la pandemia”, lamentan desde la Federación.

SE EXIGIRÁ UNA RECTIFICACIÓN DE ESTA EXCLUSIÓN

Fenadismer considera absolutamente discriminatoria dicha exclusión teniendo en cuenta que muchos subsectores del transporte de mercancías cumplen el requisito establecido para acogerse a dichas ayudas directas, especialmente en las especialidades de transporte que prestan sus servicios para aquellos sectores económicos que se han visto afectados por el cierre o reducción de su actividad. Los responsables de Fenadismer solicitarán al Gobierno una rectificación de esta “aberrante” exclusión.

ASÍ ES EL PLAN DE AYUDAS

Según el Decreto-Ley de medidas extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial, se podrán acoger a dichas ayudas autónomas o pymes de determinados sectores cuyo volumen de operaciones anual en 2020 declarado en el Impuesto sobre el Valor Añadido haya caído más de un 30% con respecto a 2019. El importe de las ayudas oscilará entre los 3.000 y los 200.000 euros en función del régimen de tributación del solicitante y del número de trabajadores que posea. Tendrán carácter finalista y deberán aplicarse a la satisfacción de la deuda y pagos a proveedores y otros acreedores. Para acceder a dichas ayudas, que serán convocadas y gestionadas por las CCAA, los solicitantes deberán comprometerse a mantener la actividad hasta el 30 de junio de 2022

y no podrán repartir dividendos durante 2021 y 2022.





SE MANTIENE LA CAMPAÑA DE ACOSO Y DERRIBO CONTRA EL PAQUETE DE MOVILIDAD

LOS PAÍSES DEL ESTE PRETENDEN QUE EL TRIBUNAL DE JUSTICIA EUROPEO TUMBE ESTA REGULACIÓN

DESDE SU TOMA DE POSESIÓN A FINALES DE 2019, LA ACTUAL COMISARIA EUROPEA DE TRANSPORTES, LA RUMANA ADINA VALEAN, NO HA DEJADO DE MOSTRAR SU POSICIÓN CONTRARIA A MUCHAS DE LAS MEDIDAS MÁS RELEVANTES CONTENIDAS EN EL PAQUETE DE MOVILIDAD

Entre las medidas estrella que recoge está la obligación de que los camiones retornen a su país de origen al menos cada 8 semanas y los conductores cada 4 semanas, para evitar la actual situación de deslocalización permanente que en la actualidad practican muchas empresas radicadas en los países del Este, que prácticamente trabajan de forma continua fuera de su país.

Con el objetivo de que el Tribunal de Justicia europeo tumbe esta regulación, la Comisión Europea acaba de presentar un informe que señala que la obligación del retorno de los vehículos generará “hasta 2,9 millones de toneladas de emisiones de CO2 adicionales en 2023” y en el caso de las operaciones de transporte combinado internacional “se podrían producir 397.000 toneladas adicionales de emisiones de CO2 y efectos potencialmente negativos a largo plazo en el transporte ferroviario y de mercancías intermodal” para concluir que “las dos disposiciones podrían, por lo tanto, generar hasta 3,3 millones de toneladas adicionales de emisiones de CO2 por año, hasta 704 toneladas de óxidos de nitrógeno (NOx) y 251 toneladas de material particulado (PM2.5).

Desde Fenadismer se muestran sorprendidos por esta evaluación tan exhaustiva del impacto porque “la nueva regulación no entrará en vigor hasta el año 2022”, y lamentan que el informe sea resultado de una encuesta dirigida a empresas de transporte y operadores logísticos de toda Europa “absolutamente arbitraria y tendenciosa”.

UN AMPLIO RESPALDO

El Paquete de Movilidad es una realidad tras su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea del pasado mes de Julio, tras el amplio respaldo obtenido tanto en el Consejo como en el Parlamento europeo.

LOS ENEMIGOS NO SOLO VIENEN DEL ESTE

A la “cruzada judicial” emprendida por los países del Este se ha sumado sorprendentemente un país occidental: Bélgica. Según ha podido saber Fenadismer, ha planteado un recurso judicial ante el Tribunal Europeo, pero en este caso exclusivamente por la nueva regulación sobre el transporte de cabotaje. En este sentido, hay que recordar que el nuevo Paquete de Movilidad establece un límite máximo de 3 actividades de cabotaje en 7 días, más un margen de 4 días o “periodo de enfriamiento” durante el cual no se podrá hacer transporte en el mismo país.



EvoLUtion

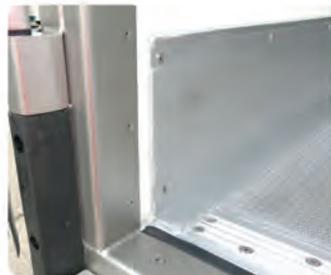
Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico



Escanea este código QR para ver el vídeo de Evolution



Marco inox y gálibo secuencial de 3 posiciones



Goma rotura puente térmico y perfil de aluminio transición a piso



Suelo de aluminio, zócalo de aluminio y guías de amarre de carga



Taco lateral vertical y tacos protegidos por chapa



Opción Refuerzo cantonera delantera



Soporte de conexiones inox y tope delantero de protección XLarge reforzado



10 años de garantía anti-perforación por corrosión en chasis



Cº de los Huertos, S/N. Apdo. 100
50620 Casetas Zaragoza (España)
+34 976 462 121 - www.lecitrailer.com



LeciTrailer



CONOCE LAS INFRACCIONES MÁS HABITUALES DE LOS TRANSPORTISTAS

LAS INFRACCIONES MÁS NUMEROSAS FUERON LAS MOTIVADAS POR EXCESO DE HORAS DE CONDUCCIÓN

LA CAMPAÑA DE VIGILANCIA EUROPEA DE ROADPOL OPERATION TRUCK&BUS, DESARROLLADA EN ESPAÑA POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO EN FEBRERO, SE HA SALDADO CON 17.727 VEHÍCULOS CONTROLADOS POR LOS AGENTES DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL. DE ELLOS, 5.076 CONDUCTORES DE CAMIONES Y 131 DE AUTOBUSES FUERON DENUNCIADOS

Como viene siendo habitual, las infracciones más numerosas han sido las motivadas por exceso de horas de conducción, que ya suponen más del 13% del total, frente al 10% de la campaña anterior. En concreto, los agentes de tráfico han tramitado 2.417 denuncias por infracciones relativas a los tiempos de conducción (2.388 a camiones y 29 a buses) y 314 por cuestiones relacionadas con el tacógrafo (300 camiones y 14 autobuses). Desde la DGT recuerdan que este tipo de infracción puede ser catalogada como leve, grave o muy grave en función del porcentaje de exceso en los tiempos de conducción o en la minoración de los descansos.

EXCESO DE VELOCIDAD

También han crecido ligeramente tanto el número de denuncias por exceso de velocidad, con 160 conductores que circulaban a velocidades superiores a la permitida, de los que 158 eran conductores de camiones, como las relativas a la documentación, del vehículo o del conductor, que suponen que 992 conductores (924 de camiones y 68 de autobuses) circulaban con irregularidades administrativas.

MENOS SANCIONES RELACIONADAS CON LA CARGA Y LAS DROGAS



En esta campaña, han descendido tanto las denuncias por exceso de peso y mala disposición de la carga (604, de las cuales 601 fueron a camiones y 3 a buses), como por infracciones relativas al cinturón de seguridad y otros dispositivos de seguridad (125 usuarios de camiones y 3 de autobús). También ha disminuido el número de conductores de camiones que dieron positivo a drogas (15 en 2021 frente a los 17 de 2020) y a alcohol (9 frente a 11), mientras que ninguno de los conductores de autobús a los que se les realizó la prueba dio positivo a dichas sustancias.



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 | T. 93 734 97 70



EL SUPREMO REFUERZA LA 'ACCIÓN DIRECTA'

UNA NUEVA SENTENCIA DEL ALTO TRIBUNAL RESPALDA SU VALIDEZ Y PLENA EFICACIA

DESDE QUE SE INTRODUJO EN LA ÚLTIMA REFORMA DE LA LOTT EN 2013, ALGUNOS CARGADORES HAN INTENTADO "DESACTIVAR" ESTE INSTRUMENTO JURÍDICO EN DIVERSAS OCASIONES

La 'acción directa' reconoce el derecho del transportista que realiza un servicio de transporte a reclamar el precio del porte impagado contra el cargador principal, que se constituye así en garante solidario frente al transportista efectivo del pago de la deuda, aunque éste ya hubiera pagado al intermediario por dicho servicio. En sus años de vigencia, algunas empresas cargadoras han intentado "desactivarla" judicialmente, mediante diferentes impugnaciones ante los Juzgados de lo Mercantil para tratar de limitar sus efectos. Pese a ello, el Tribunal Supremo ha fallado ya en varias ocasiones en favor de la 'acción directa', creando en consecuencia jurisprudencia en relación a su validez y plena eficacia.

EL INTERMEDIARIO, EN CONCURSO DE ACREEDORES

En una reciente sentencia, el Supremo ha avalado el ejercicio de la 'acción directa' por parte del transportista contra el cargador principal, aunque el intermediario que le contrató haya sido declarado judicialmente en concurso de acreedores. Así el fallo, derivado de un recurso de casación interpuesto por una empresa cargadora, señala de forma rotunda que "en la acción directa del transportista efectivo, éste exige y cobra su crédito del cargador principal porque resulta directamente obligado a ello (no por el contrato, sino por la ley), incluso aunque éste haya extinguido su deuda con el intermediario...ya que la acción directa del porteador efectivo no implica retención alguna de ningún elemento del patrimonio del eslabón intermedio, por apoyarse en la mera existencia del crédito del porteador efectivo frente al cargador principal", para concluir señalando que "aunque el intermediario haya sido declarado en concurso, procede el ejercicio de la acción directa. Precisamente porque el intermediario es insolvente y ha sido declarado en concurso, cobra más sentido el ejercicio de la acción directa frente al cargador principal".

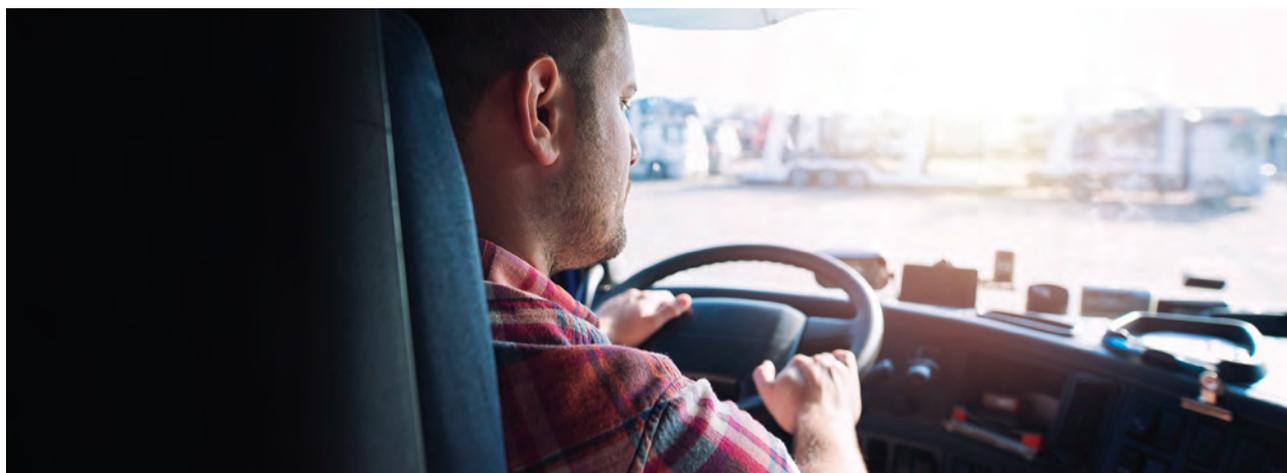
FENADISMER considera que con la nueva sentencia dictada por el Tribunal Supremo ya queda eliminado cualquier nuevo cuestionamiento jurídico de dicho instrumento protector en favor del colectivo de transportistas.

MÁS IMPLICACIÓN DE LAS JUNTAS ARBITRALES

Los responsables de Fenadismer "no comparten ni entienden" la negativa de la mayoría



de las Juntas Arbitrales de Transporte existentes en España a admitir su competencia para conocer las reclamaciones por 'acción directa' que se les presentan. "Permitiría evitar que el transportista tuviera que acudir a la vía judicial, siempre más lenta, costosa y menos especializada, en vez de acudir a los organismos arbitrales de transporte, que fueron creados precisamente para resolver las controversias que surjan en este sector de actividad", argumentan.



ASÍ CONTROLARÁN TU TACÓGRAFO SIN SUBIR AL CAMIÓN

CONTINENTAL HA DESARROLLADO EL DISPOSITIVO DE TELEDETECCIÓN TEMPRANA DSRC

ANTE LA OBLIGATORIEDAD DE CUMPLIR CON LOS SERVICIOS DE INSPECCIÓN DEFINIDOS POR LA UE, POR EL QUE LAS AUTORIDADES DEBEN REALIZAR UNA SERIE DE INSPECCIONES ALEATORIAS EN CARRETERA A DETERMINADOS VEHÍCULOS, CONTINENTAL HA DESARROLLADO UNA PRÁCTICA HERRAMIENTA: EL DSCR

El dispositivo de teledetección temprana (DSRC) no detecta infracciones, sino los indicios de un posible mal funcionamiento, mala utilización o manipulación. De este modo, se mejora la efectividad de los controles en carretera, y el cumplimiento de la regulación sobre tacógrafo. Además, contribuye estrechamente a las políticas y objetivos de la UE en el área del transporte comercial por carretera. “Es importante señalar que este tipo de control solo se puede utilizar para la preselección de vehículos durante la inspección en carretera, no para sancionar de forma automática. Los datos recogidos se borran a las tres horas si no se ha detectado nada relevante y no se transmitirán datos personales tales como tiempos de conducción o descanso”, explican desde Continental.

PRIMERAS PRUEBAS

Durante el último trimestre de 2020 la Guardia Civil tuvo la oportunidad de conocer el DSRC de cerca. Las primeras tuvieron lugar en la Escuela de Tráfico de Mérida y contaron con la presencia de personal de la propia escuela, así como de la Fábrica de Moneda y Timbre, que se encargará de desarrollar el programa de integración de este dispositivo con los sistemas propios de la Guardia Civil.

Posteriormente, el pasado mes de enero, los Mossos d'Esquadra también pudieron hacer una prueba en el Circuito Castellolí (Barcelona), donde también estuvieron presentes miembros de la Ertzantza y la Policía Foral de Navarra. Está previsto que la teledetección temprana se ponga en marcha en agosto de 2024.

NO SE SANCIONARÁ DE FORMA AUTOMÁTICA

“Las pruebas realizadas las consideramos un éxito. Hemos comprobado que es una muy buena herramienta para cumplir con los nuevos requerimientos, y que aporta extraordinarias oportunidades para mejorar los controles actuales”, destaca Joseba Elorrieta, director del Área de Postventa y Calidad de Continental Automotive Spain. Además, la compañía aclara que el DSCR solo se puede utilizar para la preselección de vehículos durante la inspección en carretera, no para para sancionar de forma automática.





IVECO S-WAY NP 460 CV: UNA ALTERNATIVA REAL

TOMA DE CONTACTO CON EL NUEVO CAMIÓN DEL FABRICANTE ITALIANO PROPULSADO CON GAS NATURAL

IVECO NOS HA OFRECIDO LA OPORTUNIDAD DE REALIZAR UNA TOMA DE CONTACTO EN CONDICIONES REALES Y CON UNA CARGA DE 40 TONELADAS

A lo largo de 200 kilómetros, en una ruta que ha transcurrido por la N-2 hasta la emblemática área de servicio 103, hemos podido conocer más a fondo esta cadena cinemática, que no deja de ganar presencia en las flotas españolas, y la nueva cabina del buque insignia de la marca italiana.

CURSOR 13 NP DE 460 CV

Al arrancar este IVECO S-WAY NP, percibimos una de las ventajas de los camiones movidos con gas natural: el silencio gana presencia en la cabina. Esto es muy de agradecer porque después de una larga jornada de conducción, unos decibelios menos te hacen llegar más entero al final del día. En esta ocasión, el motor seleccionado para este vehículo de prueba es el más potente de los disponibles en la gama a gas natural de la marca italiana: Cursor 13 NP de 460 cv. Este camión S-WAY mantiene íntegra la mecánica ya probada y que tan buenos resultados dio en su antecesor Stralis NP 460 (test publicado en octubre 2018). Los datos más des-

A FAVOR

- Calidad de los materiales y acabados
- Cadena cinemática
- Diseño exterior

EN CONTRA

- Freno de estacionamiento mejorable
- Cuadro de relojes anticuado

tacables de este motor Cursor 13 NP son sus 2000 Nm de par que los tenemos a nuestra disposición durante 500 vueltas de motor y entre el rango de las 1100 rpm y 1600 rpm. Al tratarse de un motor de ciclo Otto, tenemos que poner nuestro motor a 1900 rpm para obtener su máxima potencia (460 cv). Viendo la cifra de par, se puede pensar que este motor anda un poco justo, pero no podemos olvidar que las prestaciones de par de los motores de ciclo Otto varían con respecto a un motor de ciclo diésel.

CAJA DE CAMBIOS HI-TRONIC

El IVECO S-WAY NP está equipado con una caja de cambios automatizada Traxon 12TX2011TO de la marca ale-

ESTE IVECO S-WAY NP ESTÁ EQUIPADO CON EL MOTOR MÁS POTENTE DE LOS DISPONIBLES EN LA GAMA A GAS NATURAL DE LA MARCA ITALIANA: CURSOR 13 NP DE 460 CV

mana ZF que Iveco denomina comercialmente Hi-Tronic. Esta transmisión destaca por su suavidad y los ingenieros de la marca italiana han realizado un excelente trabajo para acomodarla perfectamente a las curvas de par de este motor a gas natural. La duodécima velocidad en esta caja de cambios es una superlarga con un desarrollo de 0.77, que este motor de 2000 Nm mueve con gran solvencia en la zona con la orografía más llana. Cuando se acerca un repecho, la caja selecciona la undécima velocidad para aprovechar al máximo la curva de par que nos ofrece este motor Cursor 13 NP.

Además, esta caja Hi-Tronic se encarga de gestionar el sistema de guiado predictivo por GPS IVECO Hi-Cruiser y que en este nuevo S-WAY 460 NP exprime perfectamente la curva de par y potencia en este motor ciclo Otto. La opción intárder en esta mecánica se hace obligatoria ya que esta mecánica carece de freno de motor y sin ella fatigaríamos en exceso nuestros frenos de servicio.



1. El motor Cursor 13 NP lleva con nosotros más de 3 años demostrando su gran fiabilidad y sus consumos ajustados.
2. La calandra delantera se eleva en una sola pieza y favorece el acceso para realizar un mantenimiento más sencillo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: Cursor 13 NP, ciclo Otto
- N° cilindros: 6 cilindros en línea
- Cilindrada: 12,982 cc
- Diámetro/Carrera: 135/150 mm
- Rel. Compresión: 12 a 01
- Sistema de alimentación Sistema de inyección multipunto
..... a 7 bar
- Potencia máxima: 460 cv/338 kW a 1.900 rpm
- Par máximo: 2.000 Nm de 1.100 a 1.600 rpm

TRANSMISIÓN

- Embrague: Monodisco automatizado de 430 mm
..... con control electrónico
- Accionamiento: Hidráulico
- Caja de cambios: Automatizada Hi-Tronic
..... de 12 velocidades
- N° de velocidades: 12
- Eje delantero: Masa máxima admisible 8 t
- Eje motriz trasero: MS 17X para 13 t
- Relación de grupo: 3,36 a 1

SUSPENSIONES

- Delantera: Ballestas parabólicas de una hoja
- Trasera: Suspensión neumática de 4 fueles
..... con regulación electrónica

FRENOS

- Delanteros: Frenos de disco ventilados
..... de 784 cm²
- Traseros: Frenos de disco ventilados
..... de 784 cm²
- Accionamiento: Neumático
- Freno auxiliar: Ralentizador hidráulico Voith
..... de 450Kw/3.250Nm

DIRECCIÓN

- Tipo: Asistida con bomba de caudal
..... variable
- Relación: 20 a 1

RUEDAS

- Llantas: Alcoa Dura-Bright de 9 × 22,5
- Neumáticos delanteros: Michelin X Line Energy 315/70 R 22,5
- Neumáticos traseros: Michelin X Line Energy 315/70 R 22,5

DEPÓSITOS

- Combustible: Dos depositos criogénicos
..... de 540 litros

PESOS

- Masa tractora 8325 kg
- MMA en prueba: 40 t

CONSUMOS

Tramo 1	km	kg	kg/100	Tiempo	km/h
Coslada - A-2, Area 103	94	30,2	32,13	1:23:00	67,95

Tramo 2	km	kg	kg/100	Tiempo	km/h
A-2, Area 103 - Coslada	94	23,4	24,90	1:20:00	70,50

Total	km	kg	kg/100	Tiempo	km/h
Total	188	53,6	28,51	2:43:00	69,20

Km inicio: 28.659 - Km finales: 28.849

Kilos gas consumidos: 70

Climatología Inicio: 16° - Mitad: 18° - Final: 18°

Se restan del consumo total los consumos parciales de las zonas neutralizadas.

PROFUNDA RENOVACIÓN INTERIOR

Este nuevo camión poco tiene que ver con su antecesor, el modelo Stralis. Su diseño tanto interior como exterior ha sido totalmente renovado. En un primer vistazo, podemos ver múltiples detalles que ponen de manifiesto el gran trabajo realizado por IVECO.

A la derecha del salpicadero, se encuentra la tradicional península de IVECO, que ha sido completamente renovada y tiene una disposición más ergonómica. Ahora la pantalla del sistema de infoentretenimiento crece en tamaño y además está a la última en cuanto a digitalización. Otras de las novedades que presenta esta península es la incorporación de las botoneras que en el anterior modelo se situaban a la derecha del cuadro de instrumentos, que ahora solo mantiene los tres botones para la gestión de la caja de cambios.

A simple vista se aprecia que esta cabina S-WAY AS ha crecido en todas sus medidas. Su plataforma no es del todo plana, pero mejora consi-

LA NUEVA CABINA, QUE AHORA ES MÁS GRANDE, INCORPORA MÚLTIPLES NOVEDADES INTERIORES Y EXTERIORES QUE COLOCAN AL BUQUE INSIGNIA DE IVECO EN UN LUGAR DE PRIVILEGIO

RECORRIDO

	Punto control	Km	Tipo vía	Altura s/mar
→	Coslada	0	Autovía	621
→	A-2 Área 103	94	Autovía	1054
→	Coslada	188	Autovía	621

derablemente con respecto al anterior modelo, pasando ahora a tener un escalón de 95 mm de altura en vez de los 230 mm anteriores. Desde este punto, la altura máxima interior de la que disponemos en este modelo AS de techo alto es de 2150 mm. Otra mejora destacable es el desplazamiento en su interior porque ahora disponemos de 500 mm entre la litera y el salpicadero. En la zona de descanso, la litera inferior crece hasta los 2100 mm de largo por 800 mm de ancho en la zona central, quedando en 700 mm en ambas zonas detrás de los asientos.

El cuadro de instrumentos dispone de un display actualizado en el que podemos seleccionar la información que, según preferencias, deseemos llevar a la vista. El resto del cuadro sigue manteniendo la información de manera analógica.

El volante ha recibido un rediseño total. Ahora integra todas las botoneras en ambos radios centrales. No llega a ser totalmente redondo por su parte inferior con lo que se consigue una mejora notable en la posición de conducción. Los asientos también participan en mejorar el nivel de comodidad en la conducción. En la unidad de prueba nos acomodamos



3



4

3. Tres escalones son los necesarios para acceder al interior de la nueva cabina S-WAY.
4. Los spoilers se ajustan perfectamente en esta nueva cabina y potencian la estética del camión.



sobre un modelo tapizado en piel y equipado con calefacción y refrigeración, todo un lujo. También hemos notado una gran mejora en cuanto a la posición del conductor: se ha añadido un plus de comodidad que hace la conducción más agradable.

En cuanto al almacenaje, esta nueva cabina incorpora nuevos armarios superiores, que aumentan su capacidad hasta los 250 litros de capacidad. La calidad de los materiales no tiene nada que ver con la versión anterior, tanto en el ajuste como en los plásticos. Ahora se percibe un acabado premium.

5. Un puesto de conducción despejado y muy confortable es el que nos presenta este nuevo IVECO S-WAY.
6. El salpicadero sigue manteniendo como signo de identidad su península central.
7. En los armarios superiores delanteros se aprecia su gran calidad en el acabado. Además, en volumen interior total aumenta hasta 250 litros.
8. Una amplia litera con 800 mm de anchura en su parte central nos garantiza un buen descanso.

UNA RENOVACIÓN MUY ACERTADA



IVECO ha realizado un importante esfuerzo para poner en manos de los profesionales un camión que haga más cómodo su día a día, y después sentarnos al volante, podemos decir que ha conseguido su objetivo. Las calidades de los materiales y los acabados han mejorado notablemente, y su diseño exterior, moderno y muy cuidado, le sitúa en la primera fila del mercado. En cuanto a la conducción, las sensaciones al volante son totalmente diferentes. El salto respecto al Stralis es muy significativo.

EL INCREMENTO DEL NÚMERO DE PUNTOS DE REPOSTAJE DE GAS NATURAL PERMITIRÁ QUE ESTE IVECO S-WAY NP SIGA GANANDO PROTAGONISMO

Exteriormente nada queda del anterior diseño. El sucesor del Stralis es mucho más espectacular. Una gran calandra negra en forma de V, y los nuevos grupos ópticos con la luz diurna de aspecto felino rematan este espectacular frontal. Lateralmente destaca la línea de contorno que marca el paso de rueda y además canaliza el aire para mejorar la aerodinámica del vehículo. Los carenados de gran calidad y bien ajustados rematan esta cabina S-WAY.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



MAN ALCANZA UNA CUOTA DE MERCADO RÉCORD EN ESPAÑA

LA PANDEMIA NO HA IMPEDIDO QUE EL FABRICANTE ALEMÁN GANE PESO EN NUESTRO PAÍS

EL AÑO 2020 HA ESTADO MARCADO POR EL COVID-19, QUE HA SUPUESTO UNA RALENTIZACIÓN DE LA ECONOMÍA A TODOS LOS NIVELES. EN ESTE ESCENARIO, MAN HA CERRADO EL EJERCICIO MANTENIENDO UNA BUENA POSICIÓN EN EL MERCADO ESPAÑOL

No cabe duda de que ha sido un año excepcional, muy lejos de lo que todos podíamos esperar, pero ha servido para que MAN Truck & Bus Iberia se posicione todavía más cerca de los clientes, escuchando sus necesidades y haciendo todo lo posible para satisfacerlas, con la mirada puesta en lo que nos pueda deparar el futuro”, ha explicado Stephane de Creisquer, director general de la compañía en nuestro país.

LA MEJOR CUOTA DE MERCADO DE SU HISTORIA: 13,8%

Las matriculaciones de camiones en España durante el año pasado presentaron un descenso apreciable (-21,3%), con una caída del - 6,4% en cuanto a las toneladas transportadas. Todos los segmentos por encima de las seis toneladas comparten signo negativo, aunque las tractoras se comportaron algo mejor “gracias al transporte frigorífico, algo que seguirá siendo así ya que España es la huerta de Europa, y nuestros productos tienen que seguir llegando a los mercados comunitarios”, destacó Jaime Baquedano, director comercial de Camiones y Furgonetas.

En este escenario, MAN obtuvo una cuota de mercado global del 13,8%, la mejor de su historia en España, repitiendo el liderazgo en el segmento de obras con más de un tercio del total de matriculaciones. Baquedano confía en que “la llegada de nuestra nueva generación consolide estos datos y nos permita crecer en 2021, ejercicio que esperamos sea mejor que el anterior, siempre que las circunstancias sanitarias lo permitan”.

LA TGE GANA PRESENCIA

El segmento de furgonetas, computando solo entre 3 y 5,5 toneladas, que es donde tiene presencia la MAN TGE, también presentó un descenso global, aunque MAN alcanzó una cuota de mercado del 2%. “Estamos muy satisfechos porque somos la marca que más ha crecido”, apunta Jaime Baquedano. En el segmento de las furgonetas eléctricas, la eTGE alcanzó una penetración del 12,6%.



De cara al futuro inmediato, el director comercial se muestra optimista: “la distribución urbana está superando la crisis con menos dificultades que otros segmentos”.

MAN TOPUSED: RÉCORD DE VENTAS

En un mercado español global claramente al alza, con un +28% en el número de transferencias de camiones, MAN recibió un año más la confianza de sus clientes con un comportamiento parejo al del mercado y comercializó una cifra récord: 2.324 unidades. “La diversidad de la oferta, su calidad certificada y las facilidades que supone para los clientes que se encuentran en una situación incierta, han permitido estos buenos resultados, además de una red de 18 MAN TopUsed Centers y Stores (con un estándar de imagen y atención unificado), la mejora continua de la página web específica, las campañas especializadas o la flexibilidad en la financiación”, como señala su director, Juan Vicente Chaparro. A esto se añade la novedosa garantía de 36 meses o 1,1 millones de kilómetros ofrecida por MAN TopUsed.

LA POST-VENTA, A BUEN RITMO

Una de las Áreas de Negocio que mejores resultados viene presentando en los últimos ejercicios es la de Post-Venta, y el pasado año mantuvo la tendencia: la facturación de recambios apenas descendió un 3,7%, y crecieron la facturación de mano de obra (+8%) y el número de vehículos con un contrato de mantenimiento y reparación (+5%).

La red está compuesta por un total de 72 punto oficiales, 11 MAN Truck & Bus Centers y 61 MAN Truck & Bus Services, y está prevista la apertura de nuevas instalaciones en Huelva este mismo año, según anunció su director, Francisco Valero.

FINANCIERA: LOS CAMIONES GANAN PESO

Por último, la cartera de vehículos de MAN Financial Services era, a cierre de 2020, de 6.742 unidades, creciendo sobre los 6.479 del año anterior. Del mismo modo, el volumen total de las operaciones se mantuvo estable en el entorno de los 384 millones de euros. En 2020, además, se volvió a superar la cifra de 2.000 contratos nuevos.

Por segmentos, la cuota de participación de la financiera en las ventas de camiones nuevos se situó en el 44,2%, creciendo ocho puntos; en vehículos usados pasó del 40% al 49%, rozando las 800 unidades; y en MAN TGE creció del 32% al 41,2%.

LA MARCA CONFÍA EN QUE LA LLEGADA DE NUEVA GENERACIÓN CAMIONES CONSOLIDE LOS BUENOS RESULTADOS DE 2020 Y LES PERMITA CRECER DURANTE ESTE EJERCICIO

MAN OBTUVO UNA CUOTA DE MERCADO GLOBAL DEL 13,8%, LA MEJOR DE SU HISTORIA EN ESPAÑA, REPITIENDO EL LIDERAZGO EN EL SEGMENTO DE OBRAS CON MÁS DE UN TERCIO DEL TOTAL DE MATRICULACIONES



Los miembros de la junta directiva de MAN Truck & Bus Ibérica, dieron a conocer los resultados. En la fila superior, Jean Paul Ocquidant, Manuel Fraile, Joaquín Labra y Luis Sagi-Vela, y en la fila inferior, Francisco Valero, Jaime Baquedano, Stephane de Creisquer y Juan Vicente Chaparro.

LA NUEVA GENERACIÓN MAN YA ESTÁ AQUÍ

Durante el pasado ejercicio, se entregaron en nuestro país las primeras tractoras TGX de la nueva generación de camiones MAN, que fue presentada en Bilbao en febrero de 2020.

Ahora están desembarcando en España más miembros de la renovada familia del fabricante alemán: Transportes Flosne ha adquirido los dos primeros camiones de la gama TGS en configuración 8x4, y Grúas Fuente ha incorporado los primeros MAN TGL.





FUSO eCANTER DESEMBARCA EN ESPAÑA

MERCEDES-BENZ TRUCKS ESPAÑA HA ENTREGADO LA PRIMERA UNIDAD A AQUASERVICE

LA EMPRESA DISTRIBUCIÓN DE AGUA MINERAL NATURAL Y BEBIDAS REFRESCANTES CON DISPENSADOR TRABAJARÁ EN VALENCIA CON ESTE CAMIÓN 100% ELÉCTRICO



Aquaservice forma parte del jurado que otorga los premios 'Camión del Año', 'Vehículo Industrial Ligero del Año' y 'Vehículo Industrial Ecológico del Año'.

Este modelo para reparto urbano en el segmento 7,5 toneladas complementa su flota de camiones híbridos y da continuidad a la apuesta de Aquaservice por la movilidad sostenible. "Nuestro objetivo con la incorporación de eCANTER es contribuir de forma decisiva a conseguir un nuevo modelo de ciudades más limpias y silenciosas. No queremos seguir hablando de futuribles, sino demostrar con hechos que creemos en una forma de reparto más sostenible y, para ello, hemos confiado en el mejor partner del mercado: Mercedes-Benz Trucks. Con ellos incorporamos nuestro primer camión 100 % eléctrico para, juntos, llevar un paso más allá la sostenibilidad en las grandes ciudades", señala Alberto Gutiérrez, CEO de Aquaservice.

En una primera fase, la ruta que va a realizar el primer camión totalmente eléctrico de Aquaservice recorrerá Valencia, y está previsto incorporar más

unidades de este vehículo a medio plazo (2022-2025) para dar servicio a sus más de 450.000 clientes.

FLOTA ECO

Aquaservice cuenta con la mayor flota de camiones híbridos de España y con la incorporación de este Fuso eCANTER 7,5 Tn reafirma su apuesta por descarbonizar su parque de vehículos, que está integrado por 25 camiones a gas natural de 7.2t, 54 vehículos comerciales a gas natural, 11 camiones de 3.5t GNC y por último, 20 unidades de furgonetas de L1H1 Híbridas no enhufables. "Esta iniciativa por descarbonizar la flota busca, además, reducir el impacto medioambiental de nuestra actividad y forma parte de la estrategia que estamos desarrollando para alcanzar nuestro objetivo de ser carbon neutral en 2030", explica Alberto Gutiérrez, CEO de Aquaservice.



Alberto Gutiérrez, CEO de Aquaservice, y Antonio García-Patiño, CEO de Mercedes-Benz Trucks España.



AQUASERVICE Y MERCEDES- BENZ TRUCKS ESPAÑA HAN INAUGURADO LA PRIMERA RUTA DE REPARTO URBANO CON CAMIÓN ELÉCTRICO EN ESPAÑA

En concreto, Aquaservice redujo en 2020 un 12% las emisiones de CO2 con respecto al año anterior y su objetivo es seguir implantando medidas para mantener esta reducción durante los próximos años y llevar las emisiones hasta la neutralidad en 2030. Un objetivo ambicioso que sigue la línea que se ha marcado Aquaservice en beneficio del medio ambiente y que se suma al reto de conseguir en 2021 la certificación de residuo cero para todas sus fábricas y delegaciones.

“LA DISTRIBUCIÓN CON 0 EMISIONES EXISTE”

Fuso eCanter ya está en diferentes ciudades europeas y ahora llega a nuestro país: Valencia será la primera ciudad española que acoga a este camión 100% eléctrico. “El eCanter es el primer camión de su segmento 100% eléctrico de producción en serie, con 0 emisiones y 0 ruidos, lo que mejora la calidad de vida en las ciudades. Si a todo esto le añadimos su gran maniobrabilidad y la seguridad que te da Mercedes-Benz Trucks, va a ser sin duda un gran apoyo para Aquaservice y su flota”, destacó Antonio García-Patiño, CEO de Mercedes-Benz Trucks España.

MERCEDES-BENZ INICIA LA COMERCIALIZACIÓN DEL ACTROS F

Ya está disponible en los concesionarios españoles este modelo diseñado pensando fundamentalmente en la funcionalidad. Sus puntos fuertes son: una atractiva relación precio-rendimiento, fiabilidad, eficiencia, funcionalidad, seguridad y una maximización del tiempo de uso.

El Actros F está equipado con el Cockpit Classic, y espejos retrovisores convencionales de serie. Como opción se puede pedir con el sistema de navegación, el climatizador y otros equipos opcionales, esto incluye una nueva y sencilla pantalla Multimedia Cockpit de 10 pulgadas con volante multifunción de la generación actual de Actros. El control predictivo (PPC) es otra característica opcional que calibra el cambio de marchas automático de acuerdo con un estilo de conducción adaptado a la topografía y, por lo tanto, permite un ahorro de combustible adicional en combinación con una estrategia del cambio ajustada con precisión.

También incluye sistemas de seguridad como el Active Brake Assist de quinta generación, que ha sido una característica estándar de los vehículos Actros en toda Europa desde enero de 2020, y Lane Keeping Assist. Opcionalmente, el Actros F también puede equiparse con Sideguard Assist.



ACTROS EDITION 2

Además, el fabricante alemán pondrá a la venta una serie limitada de 400 unidades del Actros. Esta versión ha sido diseñada para conductores profesionales amantes de la innovación y que valoran los detalles personalizados y el máximo confort. Incorpora hasta 40 detalles que marcan la diferencia en el interior y el exterior, junto con elementos de diseño del Edition 1.



AQUASERVICE DA UN PASO MÁS EN SU ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y YA VALORA INCORPORAR MÁS UNIDADES DEL eCANTER DURANTE LOS PRÓXIMOS AÑOS



“TRABAJAMOS PARA SER LA PRIMERA OPCIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS”

GIOVANNI BRUNO, CEO DE VOLVO TRUCKS ESPAÑA

DESPUÉS DE LIDERAR LAS VENTAS DE CAMIONES PESADOS (≥ 16 TONELADAS) EN NUESTRO PAÍS DURANTE EL PASADO EJERCICIO, SU MÁXIMO RESPONSABLE REPASA LAS CLAVES DE ESTOS BUENOS RESULTADOS Y ANTICIPA ALGUNAS NOVEDADES QUE YA ESTÁN EN CAMINO

En un año muy complicado en todos los aspectos, Volvo Trucks ha conseguido liderar las ventas de camiones pesados en España, ¿cuál es el secreto de este éxito?

Nuestro secreto no es otro que el de trabajar para ofrecer unos productos y servicios que se adapten a las necesidades de nuestros clientes, y del mercado. Productividad y disponibilidad son palabras clave para sus negocios, y por lo tanto para nosotros.

Estar cerca de nuestros clientes, en su día a día, en un año tan insólito como el que hemos vivido ha sido muy importante, porque la cercanía humana ha traspasado fronteras y nos ha hecho estar muy unidos. Nuestro objetivo es estar a su lado durante todo el ciclo de vida de su camión para que se obtengan siempre el mejor rendimiento.

El Volvo FH con I-Save ha sido la tractora más vendida en nuestro país este año, con 2.197 unidades matriculadas (17,2% de cuota de mercado), no es más que la muestra de cómo un producto creado por los mejores ingenieros, y un buen asesoramiento local para sacar el máximo partido al camión, tienen resultados exitosos.

Y 2021 ha arrancado con otra excelente noticia. Un jurado compuesto por más de un centenar de empresarios del sector del transporte de mercancías ha designado ‘Camión del Año 2021 en España’ al nuevo Volvo FH, ¿qué supone este reconocimiento para la marca?

Este reconocimiento, sin duda, significa una gran alegría para Volvo Trucks y una prueba de que nuestros

“LA NUEVA GAMA ES FIEL A NUESTROS VALORES DE CALIDAD, SEGURIDAD Y CUIDADO DEL MEDIOAMBIENTE, LLEVA EL ADN DE VOLVO Y PARA NUESTROS CLIENTES ESO SE TRADUCE EN FIABILIDAD”

esfuerzos e inversiones para la innovación y mejora de nuestros productos, están consiguiendo exactamente el resultado que buscamos: satisfacer las necesidades del sector. Que en un año como 2020, el lanzamiento de nuestra gama haya experimentado esta gran acogida, es un orgullo y nos sentimos muy agradecidos a los profesionales del transporte por este especial reconocimiento a nuestro nuevo Volvo FH. Con este vehículo, en Volvo Trucks no pretendemos otra cosa que mejorar la calidad de la conducción, la productividad de las rutas y hacer de la carretera un entorno cada vez más seguro y sostenible.

En la recta final del pasado ejercicio, ya se empezaron a cerrar importantes adquisiciones de la nueva gama de camiones, ¿cuáles son los aspectos que están “enamorando” a los transportistas españoles? Esta gama ha elevado los estándares del mercado, tanto para los conductores como para los dueños de

los camiones. Estos camiones están pensados para todos ellos; es una propuesta completa, competitiva en todos los segmentos, que une nuestros productos y nuestros servicios para ofrecer lo mejor de Volvo a todos ellos. Si hablamos de los conductores, es una gama que ha enamorado por su diseño in-



Un jurado compuesto por más de un centenar de empresarios del transporte y especialistas en el ámbito de la automoción ha otorgado esta distinción al nuevo Volvo FH.



“Muy muy pronto tendremos en España el primer camión eléctrico de Volvo Trucks”, anticipa Bruno.

terior y exterior, su facilidad de conducción y su enfoque en la seguridad. Son camiones pensados en su trabajo diario y en su comodidad.

Si hablamos de los propietarios de los camiones, esta es una gama que ofrece altos niveles de productividad, disponibilidad, excelentes consumos, etc. Es decir, lo que ofrecemos es un vehículo con una alta velocidad media comercial con un consumo bajo, además de una serie de servicios conectados con nuestro servicio de Truck Monitoring, que dan un paso más en la conectividad, para acercarnos a nuestra visión de cero paradas imprevistas.

En definitiva, es una gama fiel a nuestros valores de calidad, seguridad y cuidado del medioambiente, lleva el ADN de Volvo y para nuestros clientes eso se traduce en fiabilidad.

Hemos hablado del buque insignia de la nueva familia, ¿qué nos puede contar sobre los otros miembros de la nueva generación (FM y FMX)?

Los Volvo FM y Volvo FMX han sido también una parte muy importante de nuestro lanzamiento. Son camiones que no solo son ágiles a la par que robustos, si no que ahora, en esta nueva generación, hemos logrado que alcancen un nuevo nivel en confort y seguridad para el conductor. Con unas cabinas más amplias, mejor visibilidad, una pantalla en el salpicadero que ofrece información de valor al conductor y nuevas funciones de seguridad automatizadas, como sus programadores de velocidad. Esto con respecto a ambos modelos. Por otro lado, en el

“EL PREMIO ‘CAMIÓN DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA’ AL NUEVO FH SIGNIFICA UNA GRAN ALEGRÍA PARA VOLVO TRUCKS. ES UN ORGULLO Y NOS SENTIMOS MUY AGRADECIDOS A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE POR ESTE RECONOCIMIENTO TAN ESPECIAL”

“LA ELECTROMOVILIDAD DE VOLVO ES ALGO QUE VEREMOS ATERRIZAR DE MANERA TANGIBLE EN ESPAÑA DURANTE ESTE AÑO”

Volvo FMX en especial, hemos ampliado la capacidad de carga, con un eje delantero de hasta 20 toneladas y un bogie de 38, haciendo de este modelo un camión para la construcción robusto y preparado para las tareas más exigentes.

Todas estas mejoras, en ambos modelos, se suman para ofrecer una mayor productividad y ahorro de costes para las tareas de transporte en el sector. Sin duda, son dos modelos en los que tenemos puestas muchas expectativas y de los que esperamos que cumplan con creces los deseos y necesidades de los transportistas.

Ya se están produciendo en serie las versiones 100% eléctricas de FE y FL, ¿cómo está avanzando su comercialización? ¿Los veremos en nuestro país este año?

El interés por la descarbonización del transporte está ahora entre las prioridades de la agenda social, y en Volvo Trucks tenemos una hoja de ruta de aquí a los próximos años que estamos compartiendo con nuestros clientes.

La comercialización avanza a buen ritmo, supone un cambio en el modelo de negocio para todos, pues son muchos los aspectos a valorar que entran en juego. A día de hoy este tipo de vehículo son un nicho en el mercado, y hay que trabajar juntos todos los agentes implicados para que sea una realidad sostenible, en todos los sentidos.

Muy muy pronto tendremos en España el primer camión eléctrico de Volvo Trucks.

Recientemente la marca ha anunciado el inicio de las pruebas con camiones pesados 100% eléctricos, ¿qué autonomía al-



“Esta nueva gama ha elevado los estándares del mercado, tanto para los conductores como para los dueños de los camiones”, afirma Giovanni Bruno.

canzarán?, ¿cuándo estarán a disposición de las empresas?

Efectivamente, hemos anunciado el inicio de pruebas con estos camiones, que está previsto empiecen a producirse en 2022. Actualmente hay varios proyectos piloto con empresas para ver el rendimiento de estos camiones en operaciones reales. En las pruebas que está realizando DHL, los vehículos recorren aproximadamente 150 km con unas masas máximas en combinación de hasta 60 toneladas.

Esta es una muestra de nuestro compromiso con la descarbonización, ya que en Volvo Trucks tenemos un objetivo muy claro: ofrecer una gama de producto libre de combustibles fósiles para 2040. Vemos un futuro con varias soluciones, dependiendo de los segmentos y aplicaciones. Además de los vehículos totalmente eléctricos, también tendremos camiones eléctricos con célula de combustible de hidrógeno y los camiones para biogás (BIO-LNG) y HVO) de los que ya disponemos.

¿Considera que la evolución de la red de puntos de recarga y la implantación o no de incentivos económicos condicionarán el éxito de esta tecnología?

Cuando miramos hacia el futuro, es importante que seamos conscientes no sólo de los beneficios, sino también de todos los retos que rodean a la descarbonización del transporte. Para tener éxito, es muy importante que se asegure la infraestructura necesaria, así como que se faciliten incentivos para invertir en nuevas tecnologías. Los propios vehículos son solo una parte de lo que se necesita para conseguir que la electromovilidad a gran escala tenga éxito. A día de hoy, siguen siendo un nicho de mercado, con un coste elevado para el sector del transporte.

Para llegar a una fase de expansión en la que se incremente la demanda y los volúmenes necesarios para alcanzar una economía de escala es necesario reducir la brecha del TCO entre los camiones diésel y los nuevos camiones eléctricos. En esta etapa inicial de transición, se necesita una combinación de diferentes instrumentos, como subvencionar las inversiones en eléctricos, bajar el coste de la electricidad y de los impuestos relacionados.

¿Cómo están evolucionando las ventas de vehículos seminuevos Volvo?

El mercado de vehículos usados ha ido cobrando más protagonismo en los últimos años y ya esperábamos un crecimiento para este 2020, aunque debido a la situación actual de la pandemia ha sido mayor de lo que habíamos previsto.

Para nosotros siempre ha sido una parte importante del negocio y cada vez son más los clientes que apuestan por nuestros camiones de Volvo Selected. Además, ofrecemos soluciones de financiación flexible que se ajustan a la capacidad de inversión de todo tipo de profesional.

¿Qué momento vive el área de postventa? ¿En qué situación está la red tras un 2020 tan complejo?



Volvo ya ha comenzado la fabricación en serie de su nueva gama de camiones. En unas semanas, ya estarán rondando por las carreteras españolas.

La posventa está viviendo un buen momento y en 2020 ha sabido adaptarse rápidamente a la situación, para asegurar la seguridad de todos y el servicio a los transportistas, que no han parado su actividad. Actualmente podemos hablar de que se está cambiando la visión de venta de recambios y mano de obra en el mundo de la posventa, por el de una oferta total de servicio, que engloba muchísimo más para agrupar todo lo relacionado con el uso del camión, y con que los vehículos puedan recorrer el mayor número de kilómetros, de la manera más eficiente, y reduciendo al máximo sus paradas. Me aventuro a decir que la palabra posventa de por sí desaparecerá, para integrarse en esta oferta total de servicio que menciono, que engloba también nuestros servicios de Truck Monitoring y la plataforma Volvo Connect.

El servicio es uno de los aspectos que más puede diferenciar a una marca. La unión de la venta y la posventa nos permite estar cerca del cliente durante todo el ciclo de vida de su camión, para que le pueda sacar el máximo rendimiento siempre.

¿Cuáles son las sensaciones que les están transmitiendo los clientes durante este arranque de año? ¿se empieza a percibir más optimismo?

A final de 2020 se percibió optimismo y vemos como quizá ha aumentado. Depende mucho también de los distintos sectores en la industria del transporte, pues la pandemia no ha afectado a todos por igual. Por ejemplo, el transporte frigorífico ha aumentado su actividad y como consecuencia de ello hay demanda de vehículos. Eso es una buena señal para el sector en general y para la economía del país.

Sin embargo, otros sectores han paralizado su actividad o han disminuido sus volúmenes de actividad de manera drástica.

¿Cuáles son las previsiones para este ejercicio? ¿Qué objetivos se fija Volvo Trucks? ¿En qué cifras estiman que se moverá el mercado nacional?

El mercado de pesados en los 2 primeros meses del

año ha tenido volúmenes similares a los del año pasado, y vemos cómo marzo está recuperando, pero es pronto para arrojar previsiones. Vemos una trayectoria con tendencia positiva, ya sea en España que en Europa, y eso es una excelente noticia para todos. Vemos también cómo hay presiones en la industria en la cadena de suministro. Nuestro objetivo es tener resultados en línea con los de este año y hacer una buena introducción en el mercado de la nueva gama al mismo tiempo en el que trabajamos en planes de futuro. Trabajamos para ser la primera opción de los transportistas, esto es lo que da sentido a nuestro trabajo diario y todas nuestras acciones.

¿En qué proyectos trabaja la marca? ¿Qué novedades llegarán este año?

La electromovilidad es algo que veremos aterrizar de manera tangible en España durante este año, será sin duda uno de nuestros principales proyectos y en el que daremos grandes pasos. Como he mencionado, recibiremos el primero camión eléctrico dentro de poco y nos espera un año muy apasionante en esta área.

Conseguir el éxito del cliente forma parte de nuestro ADN, es nuestro proyecto de marca, ellos son el centro de nuestra estrategia, y como acabo de mencionar, es lo que da sentido a todo nuestro trabajo. Nuestro proyecto se resume en trabajar para ser la marca más deseada, el mejor partner de nuestros clientes para su negocio a largo plazo, con el cual saben que reciben producto, servicio y proximidad que les ayuda a conseguir la máxima rentabilidad en sus actividades de transporte. La conectividad y nuestros servicios en este campo también cobrarán protagonismo este año.

“ES PRONTO PARA HACER PREVISIONES SOBRE MATRICULACIONES, PERO VEMOS UNA TRAYECTORIA CON TENDENCIA POSITIVA EN ESPAÑA Y EUROPA, Y ESO ES UNA EXCELENTE NOTICIA PARA TODOS”



GAMERTRANS NORTE RENUEVA SU FLOTA CON CAMIONES RENAULT TRUCKS

LA COMPAÑÍA PALENTINA PRESTA SERVICIOS A INDUSTRIAS NACIONALES E INTERNACIONALES DESDE 1996

RECIENTEMENTE HA INCORPORADO DIEZ UNIDADES DE LA GAMA T CON MOTORIZACIÓN DE 520 CV, QUE SE SUMAN A UNA FLOTA QUE ROZA EL CENTENAR DE VEHÍCULOS

Su buen hacer ha llevado a Gamertrans Norte a conseguir la Medalla de Oro de la Cámara de Comercio e Industria de Palencia, en 2011 y a consolidarse como la segunda empresa del sector en Castilla y León.



Gamertrans Norte forma parte de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'.

Los nuevos camiones cuentan con una cabina con piso totalmente plano, volante en cuero con 3 ajustes, refrigerador de cabina autónomo, climatización Opti, y sistema capaz de grabar a través de la tarjeta del tacógrafo las preferencias de hasta 5 conductores. Además, los nuevos modelos incorporan todas las innovaciones de tecnología en materia de ahorro de consumo, con el pack Fuel Eco+ que incorpora el sistema de guiado y lectura anticipada de la carretera Optivisión así como elementos auxiliares de motor desconectables.

CUIDANDO AL CONDUCTOR

Gamertrans Norte otorga un estatus prioritario al conductor, al confort a bordo y a la formación en las últimas tecnologías. Para la compañía, la optimización y eficiencia del uso de los vehículos, se traduce en una mayor satisfacción al volante y una visión global de la rentabilidad de la empresa.

RENAULT TRUCKS D WIDE Z.E: VERSATILIDAD 100% ELÉCTRICA

Después de reducir un 30% sus emisiones de CO2 durante los últimos cinco años, Grupo Noblet



confía en la gama 100% eléctrica de Renault Trucks para seguir avanzando en su compromiso con la transición energética.

En estrecha colaboración con Hiab y los ingenieros de producto del fabricante, ha desarrollado un camión diseñado a medida: un Renault Trucks D Wide Z.E. 6x2 26 toneladas, con eje trasero direccional, equipado con volquete y grúa. Este vehículo es un ejemplo de las posibilidades que ofrecen los modelos eléctricos para diferentes aplicaciones.



DAF LF ELECTRIC: UN ESPECIALISTA PARA LA DISTRIBUCIÓN URBANA

ESTE VEHÍCULO 100% ELÉCTRICO DE 19 TONELADAS OFRECE UNA AUTONOMÍA DE HASTA 280 KILÓMETROS

EL DAF LF ELECTRIC, QUE SE HA DESARROLLADO EN ESTRECHA COLABORACIÓN CON DANA INC., ENTRARÁ EN FASE DE PRODUCCIÓN EL PRÓXIMO MAYO EN LA PLANTA DE LEYLAND TRUCKS (REINO UNIDO)

camión ofrece un margen de carrocería y carga útil de 11.700 kg, suficiente para la mayoría de los usos de reparto en ciudad.

El motor eléctrico del LF Electric suministra 250 kW de potencia nominal (370 kW pico) y un par nominal de 1200 Nm (3700 Nm pico). La energía proviene de un paquete de baterías de litio-ferrofosfato (LFP) con una capacidad bruta de 282 kWh (254 kWh efectivos). De esta forma, el LF Electric alcanza una autonomía de al menos 280 kilómetros ultrasilenciosos y con cero emisiones. "Esta autonomía es más que suficiente para las necesidades de los operadores de transporte de reparto urbano", destacan los responsables de DAF.

CARGA LENTA Y RÁPIDA

Una característica especial del nuevo DAF LF Electric es el "sistema de carga combinado", que permite cargar el camión desde la red eléctrica normal y es ideal para cuando el vehículo regresa a la cochera al final del día. Con la carga lenta (400 V CA, 22 kW, trifásica), es posible cargar la batería del 20 % al 80 % en 6,5 horas. Para cargarla por completo (del 0 % al 100 %), se necesitan hasta 12 horas. Si se dispone de un equipo específico, con la carga rápida (650 V CC, 150 kW) solo se tardará 60 minutos en cargar las baterías del 20 % al 80 % o dos horas para cargarlas por completo.

DOS OPCIONES DE DISTANCIA ENTRE EJES

El LF Electric está disponible inicialmente como rígido de 19 toneladas, pudiéndose elegir entre las opciones de 5,3 o 5,85 metros de distancia entre ejes. El

MILES DE KILÓMETROS 'ELÉCTRICOS'

DAF inició la comercialización del CF Electric (con una MMC de hasta 37 toneladas), diseñado principalmente para el reparto a supermercados y el transporte interurbano, hace unos meses. Además, también ha desarrollado una versión chasis rígido 6x2 con eje trasero dirigido (con una MMA de hasta 29 toneladas), ideal para la recogida de residuos sin emisiones. La marca ha acumulado varios cientos de miles de kilómetros en manos de los clientes más exigentes, con lo que sigue consolidando su experiencia con la tecnología eléctrica de la cadena cinemática.





LOS CAMIONES AUTÓNOMOS DE SCANIA SALEN A LA CARRETERA

“ES LA PRIMERA MARCA QUE PRUEBA ESTA TECNOLOGÍA EN UNA AUTOPISTA EUROPEA Y CON CARGA ÚTIL”

SCANIA HA CONSEGUIDO LA AUTORIZACIÓN DE LA AGENCIA DE TRANSPORTE DE SUECIA PARA TRABAJAR CON CAMIONES AUTÓNOMOS EN LA AUTOPISTA E4 ENTRE SÖDERTÄLJE Y JÖNKÖPING

Los camiones entrarán en servicio comercial gracias al Laboratorio de Transporte Scania y se cargarán con mercancía para las operaciones de producción de la empresa. Las pruebas abarcarán toda la tecnología de acuerdo con el nivel 4 en la escala SAE de 5 puntos para vehículos autónomos, esto significa que los camiones se conducen de manera autónoma, pero, por seguridad, un conductor los supervisa. Además, durante las pruebas de Scania, un ingeniero de pruebas asumirá las funciones de monitorizar y verificar la información que el camión recibe de los sensores que le permiten la conducción autónoma.

“Tanto en EE. UU. como en China, ya se están realizando pruebas con camiones de nivel 4 en vías públicas; sin embargo, hasta donde yo sé,

Scania es la primera de Europa en probar esta tecnología en una autopista y con carga útil”, destaca Hans Nordin, responsable del proyecto Hub2hub.

HABRÁ MÁS PRUEBAS

Desde 2017, Scania ya ha estado realizando pruebas en camiones autónomos para el transporte minero en Australia. “La experiencia adquirida en estas pruebas demuestra que los vehículos autónomos pueden ser realidad en unos pocos años para el transporte en zonas cerradas como minas, aeropuertos y centros logísticos”, apunta Nordin.

A finales de este año, Scania planea ampliar las pruebas para cubrir toda la ruta entre Södertälje y Helsingborg. Además, en los próximos años, también esperan poder probar la tecnología en otros países europeos y en China.



LA TECNOLOGÍA ESTARÁ A PUNTO EN CINCO AÑOS

"Hemos avanzado tanto en el desarrollo de vehículos autónomos que probablemente, en tan solo cinco años, la tecnología para este tipo de transporte esté lista para lanzarse al mercado. Sin embargo, se necesitará más tiempo para que los vehículos autónomos que circulan en carreteras con tráfico bidireccional y en entornos urbanos, sean una realidad", anticipa Hans Nordin, responsable del proyecto Hub2hub.

"HEMOS AVANZADO TANTO EN EL DESARROLLO DE VEHÍCULOS AUTÓNOMOS QUE PROBABLEMENTE, EN TAN SOLO CINCO AÑOS, LA TECNOLOGÍA PARA ESTE TIPO DE TRANSPORTE ESTÉ LISTA PARA LANZARSE AL MERCADO", ANTICIPA HANS NORDIN, RESPONSABLE DEL PROYECTO HUB2HUB

MÁS CAMIONES SCANIA EN LAS CARRETERAS ELECTRIFICADAS ALEMANAS

En mayo de 2019 se ponía en marcha el primer tramo de autopista electrificada en Alemania, en las proximidades de Frankfurt (autopista A5 en Hessen), con 10 kilómetros de longitud. Ahora las autoridades germanas han decidido ampliarlo en casi siete kilómetros. Habrá doce kilómetros en dirección a Darmstadt y cinco kilómetros hacia Frankfurt.

Scania ha anunciado que entregará siete camiones más equipados con pantógrafo para operar en este tramo ampliado de autopista electrificada. Durante las pruebas, la firma sueca también gestiona el mantenimiento de los vehículos y se encarga de recopilar datos de gran valor para proyectos futuros.

HASTA 90 KM/H EN MODO TOTALMENTE ELÉCTRICO

Desarrollado por Siemens, el sistema de electrificación utilizado en estas carreteras permite a los camiones con el pantógrafo necesario montado en su techo viajar a velocidades de hasta 90 km/h en modo totalmente eléctrico. Solo recurren al motor de combustión interna cuando salen del tramo electrificado. Para conseguir una mayor reducción de las emisiones de CO2, Scania ofrece la posibilidad de que este propulsor esté alimentado con biodiesel.

"A diferencia de los turismos, que permanecen estacionados la mayor parte del día, los camiones trabajan durante muchas horas. Esta solución puede ser especialmente válida en carre-



teras muy transitadas. Además, se ahorra batería y se reduce la carga en la red de energía", asegura Magnus Höglund, Jefe de infraestructura y soluciones de carga de Scania.

MÁS PRUEBAS

La de la A5 es una de las tres pruebas con líneas de catenaria que se realizan en Alemania. A finales de 2019, se abrió un segmento adicional de carretera electrificada cerca de Lübeck en Schleswig-Holstein (A1), donde actualmente se está probando un camión Scania. Una tercera prueba comenzará este mismo año en Baden-Württemberg (B462). En total, 22 camiones estarán en funcionamiento en estas tres pistas de prueba.



GRANALU



Un año más
**GRANALU ES LÍDER
EN ESPAÑA**
en la fabricación de
**SEMI-REMOLQUES
de ALUMINIO**

www.granalu.com

☎ 921 160 070 @ comercial@granalu.com

📍 Ctra. C.L. 601 Km 58. 40297 Sanchoño (Segovia)



SIN RIVAL EN LOS TERRENOS MÁS DIFÍCILES

FORD TRANSIT TRAIL & TRANSIT CUSTOM TRAIL

LA FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES FORD CUENTA CON DOS ESPECIALISTAS DISEÑADOS PARA PLANTAR CARA A LOS TERRENOS MÁS COMPLICADOS (CARRETERAS SIN ASFALTAR, PISTAS DE GRAVA O CAMINOS)

La Tracción Total Inteligente AWD opcional para la Transit Trail, y el diferencial mecánico de deslizamiento limitado (mLSD) de serie para las versiones con tracción delantera de la Transit Custom Trail y Transit Trail ofrecen un mayor agarre en condiciones de trabajo difíciles. Desarrollado en colaboración con los especialistas en tecnología de transmisión Quaife, el mLSD transfiere automáticamente el par del motor en condiciones de bajo agarre a la rueda con más tracción, lo que permite a las Transit Trail y Transit Custom Trail enfrentarse con mayor comodidad a carreteras sin asfaltar, pistas de grava y superficies rugosas o difíciles. El sistema de Control de Estabilidad Electrónico del vehículo

también ha sido recalibrado para armonizar con el mLSD. “Esta tecnología no tiene ningún impacto en las emisiones de CO2 o en la eficiencia del combustible”, según destacan los responsables de la marca.

TRACCIÓN TOTAL INTELIGENTE AWD

La Transit Trail también está disponible con Tracción Total Inteligente AWD, permitiendo un agarre optimizado off-road. La tecnología mejora la configuración básica de la tracción trasera, enviando hasta el 50 por ciento del par del motor al eje delantero en función del agarre disponible en respuesta a las su-



LA TRACCIÓN TOTAL INTELIGENTE AWD PARA LA TRANSIT TRAIL, Y EL DIFERENCIAL MECÁNICO DE DESLIZAMIENTO LIMITADO (MLSD) PARA LAS VERSIONES CON TRACCIÓN DELANTERA DE LA TRANSIT CUSTOM TRAIL Y TRANSIT TRAIL OFRECEN UN MAYOR AGARRE EN CONDICIONES DE TRABAJO DIFÍCILES

perfiles cambiantes de la carretera y las órdenes del conductor.

La tecnología de Tracción Total Inteligente de la Transit Trail también es compatible con los modos de conducción adicionales "Deslizante" y "Barro", diseñados para mejorar el rendimiento y la confianza del conductor en una variedad de escenarios de conducción. Se pueden seleccionar fácilmente mediante el controlador del Modo de Conducción en el salpicadero. La Tracción Total Inteligente también cuenta con el modo de bloqueo AWD, para dividir el par 50:50 entre los ejes delanteros y traseros en superficies de agarre extremadamente bajo. El sistema no compromete el volumen de carga o las dimensiones de la Transit Trail en comparación con los equivalentes de tracción trasera.

UN DISEÑO CUIDADO

Las nuevas Transit Trail y Transit Custom Trail disponen de un revestimiento negro adicional alrededor de los paragolpes inferiores delanteros y traseros y de los paneles laterales, exclusivas llantas de aleación de 16 pulgadas, y logotipos "Trail" en las puertas delanteras, que al igual que las letras "Ford" sobredimensionadas en la parrilla negra mate, nos dejan claro su espíritu todoterreno.

AHORRO DE COMBUSTIBLE



A lo largo de 2019, las gamas Transit, Transit Custom y Tourneo Custom de Ford incorporaron diversas e importantes novedades, que ahora se pueden encontrar en estos modelos Trail. La variante Trail presenta versiones con tecnología eléctrica mild hybrid de 48 voltios sobre el motor diésel EcoBlue de 2,0 litros, proporcionando consumos más eficientes y otorgándole la etiqueta ECO de la DGT. Además, disponen de la tecnología de módem FordPass Connect, así como de tecnologías de asistencia al conductor. Todas estas novedades permiten ahorrar combustible y ayudan a las empresas a cumplir con los objetivos medioambientales al permitirles la entrada a zonas de bajas emisiones.

En el interior también se han cuidado los detalles. Los modelos Trail llegan con asientos de cuero de serie, y parabrisas calefactado Quickclear. Los espejos retrovisores eléctricos y la iluminación diurna también vienen de serie.



VERSIONES TRAIL

Transit Custom	Tracción Delantera	Diferencial de Deslizamiento Limitado Mecánico (mLSD)	130cv	Van y Kombi
Transit 2 toneladas	Tracción Delantera	Diferencial de Deslizamiento Limitado Mecánico (mLSD)	130cv y 170cv	Van, Kombi y Chasis
Transit 2 toneladas	4x4	Tracción AWD	130cv y 170cv	Van y Chasis



LLEGA LA NUEVA VOLKSWAGEN CADDY

INCORPORA MÚLTIPLES NOVEDADES Y OFRECE MÁS ESPACIO DE CARGA

YA ESTÁ EN LOS CONCESIONARIOS LA QUINTA GENERACIÓN DE ESTE EMBLEMÁTICO VEHÍCULO DE LA FIRMA ALEMANA. DESDE SU NACIMIENTO SE HAN COMERCIALIZADO MÁS DE TRES MILLONES DE UNIDADES

La nueva Caddy está basada en la plataforma modular transversal (MQB), que utilizan otros modelos como el Golf 8. Los diseñadores han creado una carrocería completamente rediseñada y han aprovechado la mayor distancia entre ejes (de 2.682 a 2.755 mm).

El interior de la Caddy destaca, además de por su amplio espacio, por incluir una cabina digitalizada con mandos táctiles. Para ello, los elementos indicadores y de control han sido rediseñados: la interfaz de inicio con el conductor y el acompañante está formada por instrumentos análogos con una pantalla digital multifunción u, opcionalmente, con el nuevo Digital Cockpit (instrumentos completamente digitales).

MUCHAS ALTERNATIVAS

Volkswagen Vehículos Comerciales ha lanzado una gama muy completa con las versiones Kombi y monovolumen con los nuevos acabados 'Kombi', 'Origin', 'Outdoor' y 'Life', tanto

en batalla corta como larga, y como furgoneta de reparto urbano en versión 'Cargo' y 'Cargo Maxi'.

MÁS ESPACIO

El Caddy Cargo proporciona 3,1 m³ de espacio de carga, y en el Caddy Cargo Maxi, la capacidad es de 3,7 m³. El eje trasero completamente rediseñado mejora la cantidad de espacio disponible. Esto se hace evidente cuando se toma el Caddy Cargo como ejemplo: un Euro pallet puede cargarse lateralmente en la parte trasera del vehículo. Esto se debe a que la distancia máxima entre pasos de rueda es ahora de 1.230 mm. Gracias al incremento de la amplitud de las puertas correderas hasta los 840 mm (anteriormente era de 701 mm), ahora el nuevo Caddy Cargo Maxi puede llevar un segundo Euro pallet – lo que supone una importante ventaja competitiva. El espacio máximo de carga longitudinal hasta la mampara es de 1.798 mm (Cargo) y de 2.150 mm (Cargo Maxi). Para las aplicaciones más exigentes, Volkswagen ofrece la tracción total 4MOTION.

NUEVOS SISTEMAS DE ASISTENCIA

La nueva Caddy incorpora 19 sistemas de asistencia, cinco de ellos son nuevos en el segmento y el resto han sido actualizados y ampliados con varias funciones. Entre las novedades destacan el Travel Assist, que facilita la conducción asistida sin importar la velocidad. Relacionado con el Travel Assist, el volante mul-

tificación rediseñado está también equipado con sensores capacitivos, que garantizan una detección precisa del más leve toque de mano, evitando así cualquier falsa alarma. La nueva Caddy también incluye Trailer Assist, habitual en el Crafter, facilitando significativamente la maniobra de marcha atrás, y Side Assist con Alerta de Tráfico Posterior incluida.

MOTORES MÁS EFICIENTES

Como ocurre con los sistemas de asistencia, los nuevos motores de cuatro cilindros de la Caddy también son innovadores. Están disponibles cuatro motorizaciones TDI de 55 kW (75 CV), 75 kW (102 CV) y 90 kW (122 CV) con transmisión manual de 6 velocidades o con transmisión automática de doble embrague de 7 velocidades. Mediante dos catalizadores SCR y la doble inyección de AdBlue, su sistema de "twin-dosing" reduce significativamente los niveles de emisión de óxido de nitrógeno (NOx) respecto a los del modelo anterior.



1



2



3

1. El interior destaca por incluir una cabina digitalizada con mandos táctiles.
2. El cambio de plataforma ha contribuido a una mayor distancia entre ejes (de 2.682 a 2.755 mm)
3. Caddy Cargo proporciona 3,1 m³ de espacio de carga, y en la Caddy Cargo Maxi, la capacidad es de 3,7 m³.

MOTORIZACIONES



GASOLINA

1.5

TSI

114 CV / 84KW

Man. 6 Vel.
DSG7 Vel.
Shift by wire



DIESEL

2.0I

TDI

75 CV / 55 KW

102 CV / 75 KW

122 CV / 90 KW

Man. 6 Vel.
Man. 6 Vel.
Man. 6 Vel. 4MO
DSG 7 Vel.
Shift by wire



GNC

1.5I



PHEV

1.5I

Próximamente

LA NUEVA CADDY OFRECE MÁS ESPACIO, UNA MAYOR DISTANCIA ENTRE EJES Y UNA PUERTA CORREDERA MÁS AMPLIA QUE LA ANTERIOR GENERACIÓN

Igual de eficiente y sostenible es el motor de gasolina turboalimentado (TSI) que entrega 84 kW (114 CV). Le seguirán un motor de gas natural turboalimentado (basado en el TSI, pero con una potencia de 96 kW (130 CV) y un sistema de propulsión híbrido enchufable (eHybrid).

Las nuevas tecnologías de propulsión han tenido un impacto notable tanto a nivel ecológico como económico. Otro de los factores que ha contribuido a esta mejora significativa de la eficiencia es la aerodinámica del nuevo diseño exterior. El valor de cx (modelo anterior: 0,33) se ha reducido a 0,30 en el nuevo Caddy. Según el fabricante, la nueva Caddy es, de media, un 10% más eficiente en materia de consumo de carburante en carretera que sus competidores, lo que también significa que emite un 10% menos de CO₂.

"HAY INDICADORES QUE NOS PERMITEN SER OPTIMISTAS"

Alberto Teichman, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales, hizo balance de ejercicio que acaba de concluir y anticipó sus previsiones para 2021, durante el acto de presentación de la nueva Caddy. De cara a este año, el máximo responsable de esta división anticipó que el mercado de vehículos comerciales podría rondar las 180.000 matriculaciones. "Hay indicadores que nos permiten ser optimistas especialmente en la segunda mitad del año", expuso. A su juicio, el auge del comercio electrónico en nuestro país será uno de los elementos clave para la recuperación de este segmento. "Prácticamente el 70% de la población ya compra online", recordó. Para concluir su análisis del mercado, Teichman incidió en que la vacuna será la clave para que los clientes recuperen la confianza.





UN PEQUEÑO GRAN URBANITA

NUEVO FIAT PANDA VAN HYBRID 1.0 GSE

EL INCREMENTO DE LAS RESTRICCIONES PARA ACCEDER Y CIRCULAR POR LOS NÚCLEOS URBANOS DE LAS GRANES CIUDADES ESTÁ IMPULSANDO LAS VENTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES QUE RECURREN A FÓRMULAS ALTERNATIVAS, PRINCIPALMENTE GAS NATURAL Y ELECTRICIDAD

La familia de vehículos para profesionales del fabricante italiano cuenta desde hace años con modelos propulsados por gas natural, y recientemente ha iniciado la comercialización de su primer modelo 100% eléctrico, el e-Ducato. Con este Panda híbrido ofrece una tercera alternativa para actividades muy concretas, en las que se transporta mercancía no demasiado voluminosa ni pesada.

MOTOR MILD HYBRID DE GASOLINA

Este nuevo Panda Van se mueve con un motor Mild Hybrid de gasolina, que combina el nuevo motor de 1 litro, 3 cilindros y 70 CV (51,5 kW),

que cumple la normativa Euro 6D Final, con un motor eléctrico BSG (generador de arranque integrado en la correa). Este último recupera la energía durante el frenado y la desaceleración, la almacena en una batería de litio con una capacidad de 11 Ah y la utiliza, con una potencia máxima de 3,6 kW, para volver a arrancar el motor en modo Stop&Start y para ayudar en la aceleración hasta los 30 km/h. Cuenta con una caja de cambios de 6 velocidades, diseñada para optimizar aún más el rango de uso del motor.

Esta tecnología permite que este pequeño vehículo disponga de etiqueta ECO, que permite moverse con total libertad por las ciudades, y en algunos casos, según la normativa local, puede disfrutar de desgravaciones fiscales o precios más reducidos en los estacionamientos urbanos, entre otras ventajas.

AGILIDAD

Su longitud (3,65 metros) y su radio de giro (9,8 metros) le convierten en un vehículo comercial idóneo para moverse por la ciudad. Pero cuando nos sentamos al volante descubrimos que su dirección eléctrica tiene un comportamiento excepcional, permite maniobrar con plena comodidad y solvencia en cualquier circunstancia.

Además, su tecnología híbrida garantiza un consumo contenido en todo momento. El gasto medio de gasolina ronda los 4,5 litros / 100 km.



1



2



3



4

1. Sus dimensiones resultan idóneas para moverse con agilidad en la ciudad.
2. El espacio de carga tiene un volumen de 1000 litros y puede albergar 430 kg.
3. El espacio interior es cómodo y cuenta con un completo equipamiento.
4. En una pantalla central del cuadro, se muestra el nivel de carga de la batería.

CAPACIDAD DE CARGA: HASTA 430 KG

Como decíamos al principio, el abanico de aplicaciones para un vehículo comercial de estas características es limitado. La superficie del espacio de carga es completamente lisa y tiene una longitud de 1.165 mm y una anchura de 1.220 mm (1.020 entre los pasos de rueda). Su altura alcanza los 900 mm.

Este Panda Van Hybrid puede transportar hasta 430 kilogramos en un espacio con un volumen de 1.000 litros.

DESDE SU PRESENTACIÓN EN 1980, LA EVOLUCIÓN DEL PANDA HA SIDO CONSTANTE Y LE HA PERMITIDO MANTENERSE COMO UN REFERENTE EN SU SEGMENTO. AHORA, CON LA VERSIÓN CON MOTOR MILD HYBRID, QUIERE SER PROTAGONISTA EN LA MOVILIDAD URBANA

FICHA TÉCNICA

MOTOR Y TRANSMISIÓN

- Tipo de motor: Híbrido – Gasolina E6D
- Potencia máxima: 70 CV / 51KW a 6.000 rpm
- Par máximo: 92 Nm
- Numero de revoluciones: 3.500 rpm
- Caja de Cambios: 6 velocidades + marcha atrás
- Tracción: Delantera

CHASIS

- Suspensiones**
- Delantera: Independiente McPherson
 - Trasera: Eje torsional
- Dirección: Asistida Dualdrive
 - Sistema de frenos: Discos delanteros ventilados /
..... Tambores traseros
 - Neumáticos: 175/65 R14

PESOS

- MMA: 1.440 Kg
- Carga útil: 430 Kg
- Longitud: 3.653 mm
- Anchura total: 1.640 mm



“HEMOS INICIADO EL AÑO CON UNOS EXCELENTES RESULTADOS”

ALFONSO DÍAZ LLAIRÓ, DIRECTOR GENERAL
UTA ESPAÑA Y PORTUGAL

EN UN ESCENARIO COMPLEJO PARA EL SECTOR, EL PROVEEDOR DE TARJETAS DE REPOSTAJE Y SERVICIOS CONSIGUIÓ UNOS RESULTADOS “MUY POSITIVOS” EN ESPAÑA Y PORTUGAL DURANTE EL PASADO EJERCICIO. EL MÁXIMO RESPONSABLE DE LA COMPAÑÍA EN NUESTRO PAÍS NOS ANTICIPA LOS PLANES DE FUTURO

Qué balance hacen del ejercicio que acaba de concluir? ¿Cómo ha evolucionado la actividad de la compañía en España y Portugal?

2020 será recordado por todos como un año lleno de dificultades, retos, cambios y una nueva normalidad que sin duda ha dejado huella tanto en el ámbito personal como en el empresarial.

A pesar de las circunstancias, el balance y resultados de nuestra compañía en España y Portugal han sido muy positivos, con crecimientos de doble dígito en buena parte de los segmentos y categorías de productos. Ello ha sido posible gracias al mantenimiento de actividad en el transporte del vehículo pesado, al posicionamiento y solvencia de nuestro Grupo y a la confianza depositada por nuestros clientes. Sin olvidar el trabajo, compromiso y profesionalidad de nuestro gran equipo humano.

En 2020, hemos aumentado la inversión en proyectos y en la contratación de más recursos humanos para seguir con nuestro plan de crecimiento y ofrecer a nuestros clientes y partners un servicio excelente con los mejores y más innovadores productos de movilidad en toda Europa.

Pero más allá de las cifras económicas, el 2020 ha sido un año donde lo fundamental ha sido acompañar y estar cerca de nuestros clientes. Un claro ejemplo de ello ha sido la iniciativa “We care for you” donde hemos apoyado, en toda Europa, y puesto en valor a los transportistas profesionales, que han seguido trabajando sin descanso durante la pandemia para mantener su compromiso profesional y social.

¿Qué nos puede contar sobre UTA One? ¿En cuántos países se puede utilizar esta solución para el pago de peajes? ¿Habrá nuevas incorporaciones?

Uno de nuestros principales objetivos es ofrecer las soluciones de movilidad más innovadoras, eficientes y orientadas al cliente. Un claro ejemplo es nuestro dispositivo único UTA One. Ha tenido mucho éxito desde su lanzamiento en abril de 2018, ofreciendo un único dispositivo con un único proveedor para recorrer Europa sin barreras.

Desde el 1 de marzo de este año hemos incorporado Noruega (incluidos ferris y puentes de autopistas), Suecia (puentes), Dinamarca (puentes) y Suiza (incluido Liechtenstein) como nuevos países a la solución interoperable de UTA One. Con esta ampliación ofrecemos a nuestros clientes trece contextos de peaje en doce países europeos, siendo la solución de servicio de peajes más completa del mercado. En los próximos meses esperamos extender UTA One a otros países europeos.

Poco a poco el gas natural se está consolidando como una alternativa ecológica muy válida para el



El dispositivo de peaje interoperable UTA One se ha ampliado a Escandinavia y Suiza.

transporte de mercancías de larga distancia, ¿Cómo se está adaptando la red de estaciones de servicio de UTA?

El uso del GNL en el transporte pesado contribuirá significativamente a un transporte más sostenible y también ofrece un potencial de ahorro de costos.

El Gas Natural se ha consolidado como una de las alternativas ecológicas para la movilidad en nuestro país y en Europa. De hecho, vemos un claro interés de nuestros clientes en el suministro de GNL y es por ello que estamos en plena expansión de nuestra red europea de GNL.

Para el éxito esta, estamos trabajando con numerosos partners – como Liquind, Liqvis, AVIA France, DCB Energy o Repsol entre otros – con muchos de los cuales ya tenemos una larga colaboración en el campo de los combustibles convencionales. Nuestra red comprende actualmente más de 150 estaciones de servicio de GNL en Europa. Y sin duda continuaremos una fuerte expansión en el 2021.

Los vehículos comerciales ligeros (< 3,5 TN) están ganando protagonismo por el auge del comercio electrónico, ¿qué servicios les ofrece UTA?

Como consumidores la pandemia ha cambiado nuestros hábitos de compra y canales para la adquisición de productos y servicios. El e-commerce es una tendencia que ya crecía a doble dígito antes de la pandemia, pero que se ha acelerado debido al confinamiento y a las restricciones de movilidad. España es el tercer mercado mundial en el que más ha crecido el comercio electrónico en el 2020, con un 36%. Para dar servicio y cobertura a los vehículos ligeros y última milla disponemos de una Red de Estaciones de servicios con más de 67.000 puntos en 40 países y soluciones como nuestro dispositivo de peaje UTA One® Move. Desarrollado especialmente para vehículos ligeros de hasta 3,5 toneladas, incluidos automóviles, monovolúmenes y furgonetas comerciales. UTA One Move es una solución muy completa de peaje y aparcamientos en Francia, Italia, Portugal y España, incluida la zona de tráfico restringido en el casco histórico de Milán y ferry de Caronte (entre Italia y Sicilia).

La seguridad en las transacciones digitales es una de las grandes preocupaciones de las compañías de transporte, ¿qué novedades está incorporando UTA para garantizar la tranquilidad de los clientes?

“UTA ONE® HA TENIDO MUCHO ÉXITO DESDE SU LANZAMIENTO EN ABRIL DE 2018, OFRECIENDO A NUESTROS CLIENTES UN ÚNICO DISPOSITIVO CON UN ÚNICO PROVEEDOR PARA RECORRER EUROPA SIN BARRERAS”

El aspecto de la seguridad siempre ha jugado un papel importante para nosotros, y la apuesta por la digitalización de nuestras tarjetas es clara. Gracias a la experiencia de nuestra empresa matriz Edenred, vamos a ofrecer soluciones digitales únicas y de máxima seguridad a nuestros clientes.

En la actualidad nuestros medios de pago son seguros y con la posibilidad de limitar, controlar y monitorizar a tiempo real las transacciones. Además, ofrecemos una gama de soluciones para garantizar la seguridad de nuestras tarjetas, entre ellas la opción de bloqueo 24 horas al día y un equipo de detección dedicado al control y prevención de operaciones sospechosas.

La escasez de aparcamientos seguros es una de las principales quejas de los profesionales del volante, ¿Qué les ofrece en UTA en este sentido?

Somos conscientes de la demanda, no sólo de los aparcamientos de seguridad, sino también de servicios para el conductor, especialmente en estos momentos de confinamiento y restricciones de movilidad. Es por ello que ponemos a disposición de nuestros clientes una amplia red de servicios y aparcamientos seguros en toda Europa. Todos los puntos de nuestra red se pueden localizar con un solo clic en nuestra aplicación o web y filtrar según rutas y necesidades. Y el pago de estos aparcamientos se puede realizar con nuestra tarjeta Full Service Card y nuestro dispositivo UTA One.

¿Qué previsiones tienen para este 2021? ¿En qué nuevos proyectos están trabajando?

Hemos iniciado el año con unos excelentes resultados y a pesar de la influencia de la pandemia, tenemos muchas metas, proyectos y retos para 2021.

En los próximos meses veremos ampliada nuestra solución UTA One® para facilitar aún más la movilidad en toda Europa; seguiremos innovando en la digitalización de los procesos y en los sistemas de contactless mediante teléfono móvil; y ampliaremos aún más nuestros Servicios Plus para dar mayor y mejor cobertura a las necesidades de nuestros clientes en toda Europa. En cuanto a E-Mobility, con nuestra tarjeta UTA eCharge Card, podemos ofrecer una excelente solución en el mercado especialmente para vehículos de propulsión eléctrica. Nuestra red actual en Europa comprende más de 181.000 puntos de carga y vamos a ampliar esta red en los próximos meses.



“La seguridad siempre ha jugado un papel importante para nosotros, y la apuesta por la digitalización de nuestras tarjetas es clara”.

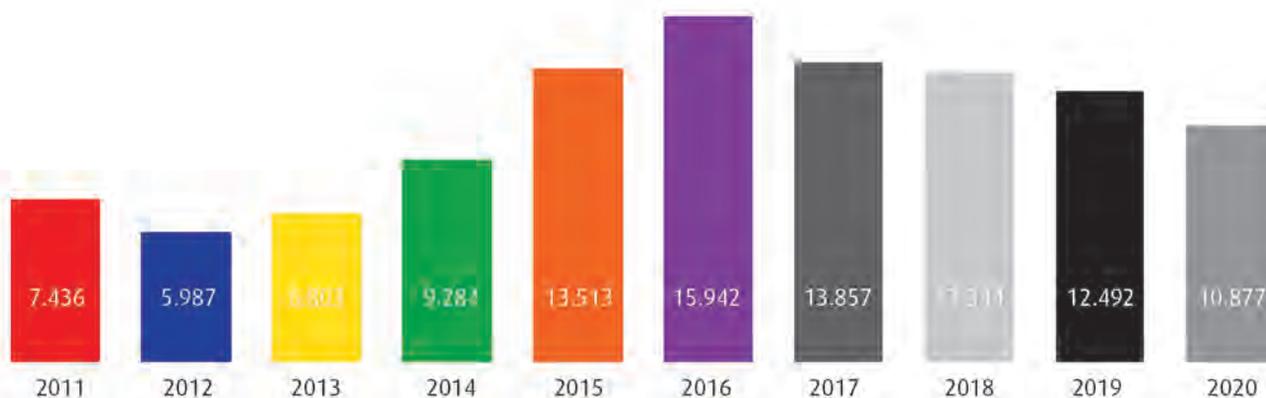


LOS FRIGORÍFICOS TOMAN LA DELANTERA

FUERON EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE MÁS VENDIDO EN UN AÑO MARCADO POR EL CORONAVIRUS

LECTRILER CON UNA CUOTA DE MERCADO DEL 23,68%, SCHMITZ CARGOBULL (16,98%) Y KRONE (11,32%) LIDERARON LAS VENTAS EN EL MERCADO ESPAÑOL, QUE CERRÓ EL 2020, POR CUARTO AÑO CONSECUTIVO, EN NEGATIVO

Durante el pasado ejercicio se matricularon 10.877 remolques y semirremolques en España, un 12,93% menos que en 2019, según los datos recogidos por ASFARES. Las ventas se mantuvieron por encima de las 10.000 unidades, pero con los peores datos desde el año 2014 (9.284 matriculaciones).



EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES



Lecitrailer se mantuvo al frente del mercado español y consiguió incrementar su cuota de mercado casi dos puntos.

LOS FRIGORÍFICOS AGUANTAN EL TIRÓN

Los Frigoríficos plantaron cara a la pandemia y solo registraron una leve caída en 2020 (-0,69%). Un lustro después, volvieron a convertirse en el tipo más vendido del año (3.604 unidades).

Por su parte, las Lonas perdieron peso: representaron el 28,14% del total de unidades comercializadas en 2020 (3.061), y enlazan cuatros años con retrocesos (2017: -13,97% / 2018: -5,62% / 2019: -14,21% / 2020: -26,29%).

Tampoco fue un buen año para los Basculantes y Portacontenedores, que experimentaron descensos del 15,45% y 24,53% respectivamente. Las Cisternas se mantuvieron estables (803 matriculaciones / -0,5%), y la nota positiva la pusieron Furgones (664 / +7,79%), que fueron el único tipo de semirremolque que incrementó sus ventas en 2020.

LECITRAILER EN LO MÁS ALTO

La compañía aragonesa (2.576 unidades y un 23,68% de cuota de mercado) superó a Schmitz

MATRICULACIÓN POR TIPOS DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES

TIPOS	2020	CUOTA	2019	CUOTA	VAR. 20/19
→ Frigoríficos	3.604	33,13%	3.629	29,05%	-0,69%
→ Lonas	3.061	28,14%	4.153	33,25%	-26,29%
→ Basculantes	1.160	10,66%	1.372	10,98%	-15,45%
→ Cisternas	803	7,38%	807	6,46%	-0,50%
→ Furgones	664	4,93%	616	4,93%	+7,79%
→ Portacont.	557	6,10%	738	5,91%	-24,53%
→ Otros	1.028	9,45%	1.177	9,42%	-12,93%
→ TOTAL	10.877		12.492		-12,66%

FABRICANTE	2020	CUOTA %	2020/2019
→ LECITRAILER	1.048	34,24%	+4,57%
→ SCHMITZ CARGOBULL	897	29,30%	-0,22%
→ KOEGEL	339	11,07%	-0,03%
→ KRONE	217	7,09%	-3,46%
→ GUILLEN	164	5,36%	-1,84%

LONGAS Y SEMILONGAS

UN LUSTRO DESPUÉS, LOS FRIGORÍFICOS FUERON EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE / REMOLQUE MÁS VENDIDO EN ESPAÑA: 3.604 EN 2020 (-0,69%)

FABRICANTE	2020	CUOTA %	2020/2019
→ KRONE	781	23,31%	-1,64%
→ SCHMITZ CARGOBULL	779	21,61%	-2%
→ LECITRAILER	657	18,23%	+6,38%
→ SOR IBERICA	624	17,31%	-2%
→ INDETRUCK	350	9,71%	-0,21%

FRIGORÍFICOS



Schmitz Cargobull ha incorporado diversas novedades en su familia de Lonas.

BASCULANTES

FABRICANTE	2020	CUOTA %	2020/2019
→ TISVOL	325	28,02%	-2,67%
→ GRANALU	261	22,5%	-3,52%
→ LECITRAILER	93	8,02%	+5,32%
→ SCHMITZ CARGOBULL	52	4,48%	-0,11%
→ ZAMARBU	45	3,88%	-1,08%

PORTACONT.

FABRICANTE	2020	CUOTA %	2020/2019
→ IBERTRAILER	164	29,44%	+6,41%
→ LECITRAILER	111	19,93%	-25,60%
→ GUILLEN	101	18,13%	+11,63%
→ PRIM-BALL	33	5,92%	-1,93%
→ LECIÑENA	32	5,75%	+1,82%

FURGONES

FABRICANTE	2020	CUOTA %	2020/2019
→ LECITRAILER	269	40,51%	-13,22%
→ KRONE	217	32,68%	+21,48%
→ SCHMITZ CARGOBULL	100	15,06%	-3,61%
→ GUILLEN	29	4,37%	-0,83%
→ LECIÑENA	3	0,45%	-1,17%

CISTERNAS

FABRICANTE	2020	CUOTA %	2020/2019
→ PARCISA	199	24,78%	+1,49%
→ COBO HERMANOS	93	11,58%	+1,54%
→ FARCINOX	89	11,08%	-0,94%
→ SPITZER	86	10,71%	+0,18%
→ FELDBINDER	57	7,10%	-7,77%

Cargobull (1.847 unidades / 16,98%) y concluyó el ejercicio 2020 como el fabricante favorito en el mercado nacional. Les siguieron Krone, que cerró el pasado año con un 11,32% del total de las ventas en España (1.231 vehículos), SOR Ibérica con 624 unidades (5,74% de cuota) y Koegel con 357 unidades (3,28%) completaron el Top 5.

ASÍ HA ARRANCADO EL AÑO

Durante los dos primeros meses del año se han comercializado 2.502 unidades en el mercado español, un 12,40% más que en 2020, según los datos de Asfares.

Las Lonas han registrado un espectacular crecimiento: acumulan 918 matriculaciones en 2020 (+45,71%). También han arrancado muy fuertes los Frigoríficos (+41,60% / 691 matriculaciones en enero y febrero). Al igual que Portacontenedores y Basculantes, que crecen un 25% y un 2,83% respectivamente.

Por su parte, las Cisternas son el único tipo de semirremolque que no ha conseguido incrementar sus ventas en estos dos meses iniciales: 115 matriculaciones (-48,89%).

Lecitrailer comienza el ejercicio en lo más alto (636 unidades), seguido por Schmitz Cargobull (553) y Sor Ibérica (164).

LECTRILER LIDERÓ LAS VENTAS DE LONAS, Y KRONE FUE EL FABRICANTE QUE COMERCIALIZÓ MÁS "FRIGOS"

REPUNTE VERANIEGO

Desde la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (ASFARES) reconocen que el descenso de matriculaciones en 2020 fue "importante, aunque bastante mejor de lo previsto a mitad de año por esta situación excepcional". Sus previsiones para los próximos meses señalan que "el arranque de año será bueno, posteriormente habrá un estancamiento y se producirá un repunte de cara al verano, en un ejercicio marcado por grandes diferencias de evolución entre tipos".



AUNQUE EN EL CONTEXTO ACTUAL ES COMPLICADO SABER CÓMO EVOLUCIONARÁ EL MERCADO, EN ASFARES SON MODERADAMENTE OPTIMISTAS



Krone lideró las ventas de Frigoríficos en 2020.

Farcinox Moduline V.2 Cisterna del Año 2021

PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

- ✓ Accesorios elaborados mediante estampación
- ✓ Chasis Moduline V.2 con elevador de ejes
- ✓ Escalera desmontable patentada

PREMIO
QUINTA RUEDA
CISTERNA
DEL AÑO
2021

 **FARCINOX**

www.farcinox.com    



MANTENIMIENTO
LT ZEN

Y CONDUCE TRANQUILO

LT ZEN

LT ZEN+

LT ZEN Total

LECITRAILER LANZA LOS NUEVOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO LT ZEN

ESTÁN DIRIGIDOS A TRANSPORTISTAS QUE BUSCAN TRANQUILIDAD Y SEGURIDAD EN SU DÍA A DÍA

EL FABRICANTE ARAGONÉS ACABA DE LANZAR AL MERCADO SUS NUEVOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES, LT ZEN

Desde su fundación y la apertura de la primera base de servicio postventa, Lecitrailer ha apostado por cubrir la necesidad de reparación y mantenimiento de los vehículos cerca del cliente. Durante este tiempo se han consolidado como puntos de referencia para la reparación de semirremolques las bases propias de Barcelona, Valencia, Madrid, Sevilla, Zaragoza y Lyon con más de 250 profesionales dedicados a reparación con experiencia contrastada. Lecitrailer complementa su cobertura geográfica por todo el territorio nacional con la extensa red de Servicios Oficiales y talleres concertados, todos conectados para agilizar los trámites.

AHORRO DE TIEMPO Y DINERO

Los programas de mantenimiento de LT Zen de Lecitrailer facilitan la planificación de las revisiones periódicas y los trabajos a realizar, con el consiguiente ahorro de tiempo y de dinero para los transportistas.

En Lecitrailer, el cliente es quien decide el nivel de mantenimiento que más le interesa, pudiendo elegir entre los programas LT Zen, LT Zen+ y LT Zen Total, siendo este último el que incorpora el mantenimiento de la totalidad de la mecánica del semirremolque y que se complementa con una revisión exhaustiva de la carrocería, la revisión pre-ITV del semirremolque e incluso incluye vehículo de sustitución.

VENTAJAS DE LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO LT ZEN

- ✓ **PREVENCIÓN.** Menos paralizaciones innecesarias debido a imprevistos por mal funcionamiento gracias a las revisiones planificadas. Se detectan los daños a tiempo consiguiendo un óptimo rendimiento del vehículo.
- ✓ **SEGURIDAD.** Reducción de los riesgos para que la empresa de transporte sea más segura

EL CLIENTE DECIDE EL NIVEL DE MANTENIMIENTO QUE MÁS LE INTERESA, PUDIENDO ELEGIR ENTRE LOS PROGRAMAS LT ZEN, LT ZEN+ Y LT ZEN TOTAL

frente a sus clientes. Lecitrailer se encarga de todo dando la máxima cobertura en seguridad y tranquilidad.

- ✓ **CALIDAD.** Reparaciones rápidas, de calidad y máxima fiabilidad. El funcionamiento seguro por la reducción de fallos se traduce en mayor calidad de producto y siempre con piezas de recambio originales Lecitrailer.
- ✓ **RENTABILIDAD.** Con los programas de mantenimiento LT Zen, las empresas de transporte prolongarán la vida útil de su semirremolque, reducirá las inmovilizaciones del vehículo. Tendrá en todo momento los costes bajo control, al tratarse de una cuota fija y conseguirá el Valor Mínimo Garantizado (VMG) del vehículo por Lecitrailer a la finalización del contrato.

UN BUEN INICIO DE AÑO



Lecitrailer ha comenzado el ejercicio liderando el ranking de matriculaciones de semirremolques en España: 636 unidades en enero y febrero. Su cuota de mercado se sitúa en 25,42%, casi un punto y medio pero encima de los registros del inicio de 2019.

Además, un jurado compuesto por más de centenar de empresarios del sector del transporte de mercancías por carretera ha otorgado el premio "Quinta Rueda: Semirremolque del Año 2021" al Lecitrailer Evolution, un modelo destinado al transporte frigorífico.

SERVICIO POSTVENTA DE LECITRAILER: GARANTÍA DE CALIDAD



Lecitrailer cuenta con bases de servicio postventa propias en Zaragoza, Barcelona, Valencia, Sevilla, Madrid y Lyon.

Todas las bases de servicio postventa de Lecitrailer cuentan con personal experimentado y altamente cualificado, que puede realizar cualquier intervención en todas las marcas y modelos de remolques y semirremolques.

Como no podía ser de otra forma, estas instalaciones disponen de un completo equipamiento: potro de enderezado de chasis, cabina de granallado, cabina de pintura, frenómetro, sistema de alineación de neumáticos por láser...

Además, los profesionales podrán encontrar áreas específicas para la reparación de furgones frigoríficos de cualquier marca. "Se repara todo tipo de golpes en todas las partes del furgón (laterales, techos, suelos, puertas y frentes) y se realiza el mantenimiento más completo del chasis con los mejores profesionales", detallan desde la compañía. Cuentan con los medios más modernos para la reparación de este tipo de semirremolques: equipos de infrarrojos, lijado de paneles... Se fabrican a medida frontales, laterales, techos y puertas para vehículos de otras marcas. Y, además, se facilita la posibilidad de montar una caja Lecitrailer nueva sobre un chasis usado.

"Todo se traduce en el ahorro económico, seguridad y tranquilidad que obtiene la empresa de transporte. Con Los Contratos de Mantenimiento y Reparación de Lecitrailer, el transportista tiene la mejor cobertura en fiabilidad y rendimiento de su flota", destacan los responsables de Lecitrailer.

LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO DE LT ZEN DE LECITRAILER FACILITAN LA PLANIFICACIÓN DE LAS REVISIONES PERIÓDICAS Y LOS TRABAJOS A REALIZAR, CON EL CONSIGUIENTE AHORRO DE TIEMPO Y DE DINERO PARA LOS TRANSPORTISTAS



SCHMITZ CARGOBULL ECOGENERATION

ESTOS NUEVOS SEMIRREMOLQUES PERMITEN CONSEGUIR HASTA UN 5% DE AHORRO DE COMBUSTIBLE

EL FABRICANTE ALEMÁN HA PRESENTADO ECOGENERATION, UNA NUEVA VERSIÓN DE SUS SEMIRREMOLQUES DE LONA S.CS QUE SE COMERCIALIZARÁ EN TRES VARIANTES (ECOFIX, ECOFLEX Y ECOVARIOS)

Schmitz Cargobull mantiene su apuesta por la innovación para poner al alcance de los profesionales del transporte vehículos que les ayuden a incrementar su rentabilidad. En esta ocasión ha desarrollado un modelo de semirremolque con una cuidada aerodinámica que permite reducir las emisiones de CO2 y conseguir un ahorro de combustible de hasta el 5%. El secreto de este éxito es el concepto de elevación de la sección trasera de la nueva EcoGeneration, que permite que los semirremolques mejoren su aerodinámica.

Las primeras unidades de los nuevos semirremolques EcoGeneration ya han salido de la factoría de Schmitz Cargobull y se encuentran en fase de pruebas con clientes. El inicio de la comercialización es inminente y su producción en serie se iniciará el segundo trimestre de 2021.

PARA TODAS LAS NECESIDADES

La versión EcoFIX destaca por su peso reducido, una parte delantera fija y una altura total de cuatro metros. Ha sido diseñada pensando en las necesidades del transporte de mercancías pesadas como bobinas de acero.

El EcoFLEX está enfocado al transporte de carga general. Su parte trasera es flexible y también tiene una altura total de cuatro metros.

Por su parte, EcoVARIOS ajusta de manera flexible tanto su parte tra-

sera como la delantera. La altura interior es de tres metros y en total alcanza los cuatro metros. Es una alternativa destinada al transporte de gran volumen y de componentes de automoción.

Las tres versiones pueden estar equipadas con lona estándar o con la lona Power Curtain, que no cuenta con remontas y ayuda a reducir el peso general, y son aptas para la carga tanto trasera como lateral.

Todos los vehículos de la EcoGeneration están equipados de serie con la CTU TrailerConnect® del sistema telemático propio para tráileres de Schmitz Cargobull.

7.700 EUROS DE AHORRO POR CADA MILLÓN DE KILÓMETROS

Según las estimaciones de los responsables de Schmitz Cargobull, si la mitad de los viajes se realizan en modo Aerodinámico y la otra mitad en modo Volumen, un transportista que utilice un semirremolque EcoFlex puede ahorrar 7.700 euros por cada millón de kilómetros o más de 900 euros al año. "El coste medioambiental se reduce en 2,3 toneladas de CO2 por año" añadió el consejero delegado, Andreas Schmitz.





GRANALU RENT: LA ALTERNATIVA FLEXIBLE

GRANALU OFRECE UN SERVICIO DE ALQUILER
DE BASCULANTES Y PISOS MÓVILES

EL LÍDER EN FABRICACIÓN DE SEMIRREMOLQUES DE ALUMINIO
EN ESPAÑA LANZÓ EN 2018 SU SERVICIO DE ALQUILER

Granalu Rent fue una acción pionera que nació con el objetivo de ofrecer a empresas de transporte y autónomos nuevas soluciones para incrementar la rentabilidad de sus negocios. “El alquiler de basculantes o pisos móviles es una alternativa idónea para aquellos que no disponen de una flota de vehículos propia, para reforzar flotas en épocas de campañas concretas o para ver rentabilidades de nuevos negocios sin tener que afrontar la inversión de una compra de vehículo nuevo”, explican desde la compañía.

INFINITAS VENTAJAS

Granalu Rent ofrece condiciones muy competitivas y adaptadas a las necesidades de cada negocio. Versatilidad y flexibilidad son



UN BASCULANTE DESDE 20€ DIARIOS

Dentro de su catálogo de semirremolques, Granalu Rent ofrece basculantes desde 20€ al día y pisos móviles desde 30€ al día. Además, como novedad, recientemente ha incorporado pisos móviles nuevos, con seguro a todo riesgo, desde 1.000 euros al mes. Se puede consultar todo el catálogo de vehículo de ocasión en: vo.granalu.com. O contactar con Granalu Rent a través de: rent@granalu.com y 921160070.



dos de sus señas de identidad. Un ejemplo de ello son las **cuotas mensuales personalizables**, que permiten a los profesionales del transporte contratar únicamente aquello que necesitan, eliminando cualquier gasto superfluo. Además, acompaña a sus clientes durante toda la duración del contrato con un **servicio posventa especializado** gracias a una amplia red de talleres asociados.

Por último, hay que destacar que Granalu Rent ofrece la **posibilidad de alquilar con opción a compra**. Esta alternativa se puede negociar en el momento de firmar el contrato, y transcurridos los meses pactados, es el cliente el que libremente decide si ejercerla o no. El hecho de no ejercerla no conlleva ninguna penalización.

UNA OPCIÓN QUE CRECE

De cara al futuro, Héctor González, Responsable de Granalu Rent, se muestra ambicioso: “Nuestro objetivo es seguir mejorando y creciendo gracias a la constancia de nuestro equipo y, por supuesto, a la confianza que depositan en nosotros nuestros clientes.”





“QUEREMOS MANTENER NUESTRA CUOTA A NIVEL NACIONAL Y CRECER EN OTROS MERCADOS”

PEDRO MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, DIRECTOR COMERCIAL Y MARKETING DE PARCISA

LA EMPRESA MANCHEGA, QUE LIDERÓ LAS VENTAS DE CISTERNAS EN LA PENÍNSULA IBERIA DURANTE EL PASADO EJERCICIO, QUIERE SEGUIR POTENCIANDO SU INTERNACIONALIZACIÓN: “LLEVAMOS MÁS DE 10 AÑOS AUMENTADO NUESTRA CUOTA EN DISTINTOS PAÍSES”

Qué balance hace Parcisa de un año tan atípico y complicado como el que acaba de concluir?

Efectivamente ha sido un año muy complicado, que nos ha obligado de forma repentina a enfrentarnos con una situación que todos desconocíamos, la incertidumbre y el miedo fueron los protagonistas durante los primeros meses. La reacción principal de Parcisa fue poner todos los medios a su alcance para que su personal trabajase con las máximas garantías de seguridad, algo que, hoy, seguimos haciendo. Con estas medidas hemos podido atender a nuestros clientes, la mayoría de ellos dedicados a actividades esenciales e imprescindibles durante esta pandemia.

¿Qué objetivos se ha fijado la compañía para este ejercicio?

Los mismos que todos los años, implantar estrategias que hagan mantener o crecer la actividad de nuestra empresa. Y si nos referimos a los objetivos de ventas, pensamos como mínimo mantener la cuota a nivel nacional y crecer en otros mercados. Parcisa, desde hace décadas, tiene consolidada su cuota de mercado para el sector del inoxidable destinado al transporte de productos líquidos alimentarios como químicos para España y Portugal.

¿Qué sensaciones les transmiten los clientes sobre la situación de esta especialidad de transporte?

En la mayoría de las reuniones que tenemos con nuestros clientes y amigos, se palpa siempre lo mismo: miedo e incertidumbre que hacen más difícil su actividad cotidiana.

¿Se están retrasando las renovaciones de flota y las nuevas adquisiciones?

Completamente. En estos momentos, existe un mercado inestable, poca previsión, y precios basados en los famosos tender, todo ello conlleva que los clien-

tes decidan demorar sus compras o incluso se decantan por no realizarlas.

¿Prevén que el mercado español pueda moverse en las mismas cifras de 2019 y 2020?

Pensamos que será algo parecido a estos dos últimos años. ¿Y por qué? Porque, aunque estemos sufriendo una pandemia que nos afecta en todos los sentidos, hay que decir que formamos parte de un sector que es muy necesario para la economía, y los protagonistas de esta actividad, los transportistas, a pesar de la situación actual, lo dan todo.

Parcisa mantiene una posición sólida en España y Portugal, ¿tienen previsto potenciar la presencia fuera de nuestras fronteras?

Es cierto que Parcisa, con más de 50 años de antigüedad en el sector, está muy posicionada tanto en España como en Portugal. En nuestro país tenemos una representación alrededor de un 60% y en Portugal cerca del 90%, todo sobre el semirremolque inoxidable alimentario o químico. ¿Potenciar otros países? Claro que sí, llevamos más de 10 años aumentando nuestra cuota en distintos países, destinando en estos momentos a la exportación una parte muy importante de nuestra producción anual. Para asumir este incremento hemos ampliado durante este año nuestras instalaciones.



Los responsables de Parcisa estiman que las matriculaciones de cisternas se mantendrán estables en 2021.

¿Qué novedades llegarán a la familia de vehículos durante los próximos meses?

En estos momentos estamos trabajando en dos vehículos, uno destinado al sector alimentario y otro al hidrocarburo o carburantes. Cambios en su diseño, tecnología, operativa que hará un vehículo más competitivo e interesante. No tardaremos en sacarlos al mercado.

¿En qué otros proyectos está trabajando la compañía a corto y medio plazo?

Parcisa, como política y líder en el mercado, nos obligamos a tener varios proyectos anuales. Todos, enfocados en la mejora del producto, seguridad y competitividad para nuestros clientes. ¡Algo hay!

“LA INESTABILIDAD DEL MERCADO Y LOS PRECIOS BASADOS EN LOS FAMOSOS TENDER PROVOCAN QUE LOS CLIENTES DECIDAN DEMORAR SUS COMPRAS O INCLUSO SE DECANTAN POR NO REALIZARLAS”



**NUESTRO COMPROMISO
ES TU ÉXITO**





LAS TRACTORAS DEVUELVEN LA SONRISA AL MERCADO

Las matriculaciones de vehículos industriales han crecido en febrero: +6,4% (1.860 unidades), según los datos de ANFAC. Durante los dos primeros meses del año se han matriculado 3.727 camiones en el mercado español (-4,1%).

En el mes que acaba de concluir se han matriculado 1.293 Tractoras, un 6,4% más que hace un año. Scania (245), DAF (199) y MAN (186) han liderado las ventas en este segmento. Las ventas de camiones Ligeros también han crecido (86 unidades / +10%).

La nota negativa la han puesto los Medios, cuyas matriculaciones han caído un 28,7% en febrero (196 vehículos) y los Rígidos (285 matriculaciones / -23,3%).



EL MINISTERIO DE TRANSPORTES PRORROGARÁ LA VIGENCIA DE LA TARJETA CAP

España aplicará el nuevo Reglamento ómnibus que posibilita a los estados de la UE ampliar los plazos de validez de determinados certificados, permisos y autorizaciones habituales para facilitar el desarrollo de la actividad del transporte.

En lo que se refiere a los permisos y autorizaciones que dependen de su ámbito competencial, Transportes solo prorrogará la vigencia del certificado de aptitud profesional CAP de los conductores profesionales.

Así, acogiéndose a los plazos máximos que prevé el Reglamento europeo, la validez de las tarjetas CAP de los conductores profesionales que hubieran caducado o caduquen entre el pasado 1 de septiembre y el próximo 30 de junio serán prorrogadas por un periodo de 10 meses más a contar desde la fecha de caducidad indicada en la tarjeta, salvo que dichos conductores ya se hubieran beneficiado de la prórroga anterior de 7 meses aprobada en mayo del pasado año, en cuyo caso la ampliación de su validez será de sólo 6 meses más (no de 10 meses) y en ningún caso podrá rebasar la fecha del 1 de julio.



LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE MANTIENE UNA LENTA DESESCALADA

Fenadismer ha publicado los resultados actualizados del Observatorio permanente de la morosidad y los pagos en el sector del transporte por carretera en España correspondientes a enero. Durante este mes, los plazos de pago mantuvieron la tendencia descendente iniciada en septiembre y se situaron en 83 días de media (uno menos que en diciembre).

Desde Fenadismer destacan que el 68% de los pagos que realizan los cargadores continúan incumpliendo la legislación vigente en materia de morosidad, ya que superan el plazo máximo de 60 días a contar desde la realización del servicio. "Serán sancionados con multas de hasta 18.000 euros una vez se apruebe la nueva Ley sobre régimen sancionador que tramita el Parlamento", anticipan desde la Federación.

WEBTRANS OFRECE A LOS TRANSPORTISTAS SOLUCIONES PARA PLANTAR CARA A LA MOROSIDAD

Desde hace unas semanas, los profesionales del sector pueden acceder a Fast Payment en ewebtrans.com, una herramienta que permite cobrar las facturas en un plazo de 48 horas sin intereses.

Desde la compañía española se han propuesto acabar con las facturas impagadas para todos. Transportistas, agencias, empresas de transporte, centros de producción, comercios, todos pueden acceder a este nuevo sistema en el que no se piden avales ni hay comisiones. Webtrans sólo cobra una tasa fija por cada factura que se suba al sistema, facturas de cualquier bolsa de cargas, de cualquier cuantía y de cualquier país.

"Si eres transportista, puedes despreocuparte de sobrecostes y de tener que acudir a un banco para financiarte. Podrás cobrar en 48 horas el trabajo que hayas realizado sin ningún tipo de interés. Así tendrás el dinero en tu cuenta y podrás seguir haciendo tu trabajo", explican los responsables de Webtrans.





JAIME MORENO GARCÍA-CANO, NUEVO DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El Consejo de Ministros ha aprobado a propuesta del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, el nombramiento de Jaime Moreno García-Cano como nuevo director general de Transporte Terrestre, dependiente de la Secretaría General de Transportes y Movilidad. Sustituye a Mercedes Gómez, que deja por motivos personales este cargo que ocupaba desde julio de 2018.

Nacido en Madrid en 1978, Moreno es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y grado en Derecho. Además, pertenece a la Escala Superior de Técnicos de Tráfico.

Ha sido Subdirector general de Movilidad (Dirección General de Tráfico - Ministerio del Interior), Director del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior), Jefe provincial de Tráfico de Las Palmas (Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior), Consejero delegado en el Instituto de Estudios de Automoción, o Director de operaciones (ANFAC).

EVA MELENCHÓN, NUEVA VICESECRETARIA DE FROET

El Comité Ejecutivo de la Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia ha designado vicesecretaria a Eva Melenchón, quien actualmente dirige el departamento de Formación y Recursos Humanos de FROET, que compatibilizará con su nuevo cargo.

Melenchón (Cartagena, 1976), trabaja en la patronal regional del transporte desde 2009, es Licenciada en Pedagogía por Universidad de Murcia, master en Dirección de Personal y Gestión de Recursos Humanos por la Escuela de Negocios de la Universidad de Murcia, y experta en Responsabilidad Social Corporativa por la UNED.



ALBERTO RAMÍREZ, NUEVO PRESIDENTE DE CETM CISTERNAS

La Junta Directiva de la Asociación Española de Transporte de Mercancías en Cisternas (CETM CISTERNAS), organización miembro de la CETM, ha elegido como presidente, por unanimidad, a Alberto Ramírez Encinas.

Ramírez sustituye en el cargo a Francisco José Corell Grau que venía ejerciendo de presidente en funciones desde el triste fallecimiento de Federico Martín y a quien la organización ha agradecido su dedicación y entrega en unos momentos especialmente complicados, en los que ha debido afrontar tanto la pérdida de un líder tan carismático como Martín como la pandemia de la Covid19.

Alberto Ramírez, nacido en Mérida en 1972, es Titulado Superior en Comercio Internacional y Máster MBA por ESIC, ocupa el cargo de Director de Transportes Químicos Ramírez, destacada empresa familiar española ubicada en Sanlúcar La Mayor (Sevilla) y especializada en el transporte por carretera y multimodal de mercancías en cisternas.

Durante su intervención, Alberto Ramírez agradeció su elección y subrayó que devolverá con trabajo el apoyo recibido, garantizando que se esforzará en debatir y solucionar los problemas que afectan a las empresas de transporte en vehículos cisterna bajo el mismo esquema de trabajo, diálogo y profesionalidad alcanzado en los últimos años.



CHRISTIAN LEVIN, AL FRENTE DE SCANIA

Después de 23 años en la compañía y más de cinco como CEO, Henrik Henriksson ha decidido dejar Scania. La marca ha anunciado que Christian Levin será el nuevo presidente y director ejecutivo a partir del 1 de mayo de 2021. En la actualidad, Levin es miembro del consejo ejecutivo y director de operaciones de TRATON GROUP y tiene casi 25 años de experiencia trabajando en Scania. "Volver con todos los amigos y colegas de la familia Scania y ahora dirigir la empresa como CEO es muy especial para mí. Continuaremos impulsando el cambio hacia un sistema de transporte sostenible", ha afirmado Levin.

Henriksson iniciará una nueva etapa laboral en H2 Green Steel, una nueva empresa que tiene como objetivo comenzar la producción de acero libre de fósiles para 2024.



ALEJANDRO MARTÍNEZ, NUEVO DIRECTOR GENERAL DE TRUCKLAND ESPAÑA

El pasado 1 de marzo tomó el relevo de Jeroen van Dijk, que se jubila después de ocupar la dirección general durante los últimos ocho años.

Alejandro Martínez Gonzalbo, el nuevo director, cuenta con una amplia experiencia en el sector y negocios tanto autocares como vehículo industrial y será el encargado de impulsar la segunda etapa de desarrollo de Truckland en nuestro país. "Tengo muchas ganas de ponerme al frente de Truckland en España para seguir ofreciendo el mejor producto y servicio a todos los clientes y seguir creciendo con ellos" comenta.



WOLFGANG BUMM, NUEVO DIRECTOR FINANCIERO DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

Regresa a España varios años después para sustituir a Joaquín Labra, que deja la compañía. De nacionalidad suiza, Wolfgang tiene 50 años, está casado y es licenciado en Administración de Empresas por la Universidad de Berna (Suiza). Además, ha completado su formación en distintas disciplinas tanto en Alemania, como en Reino Unido y la Universidad Pontificia de Salamanca.

Bumm, que habla seis idiomas incluido el español, inició su trayectoria profesional en el mes de abril del año 1997 en MAN Truck & Bus en España, como integrante en prácticas del Departamento de Contabilidad, y tras pasar asumir diversas responsabilidades dentro de la marca, en mayo de 2013 asumió el cargo de Director Financiero en la sede de Munich. Ahora llega de nuevo a España para asumir la misma responsabilidad.

NADI KANAAN, NUEVO CEO DEL GRUPO NÉGOMÉTAL

Será el nuevo responsable - en Francia y dentro de las filiales - del desarrollo de los servicios de peaje, los departamentos de recuperación de IVA / TIPP (impuestos especiales), los servicios de la ley Macron y de garantizar la sostenibilidad del papel de Négométal de representante fiscal, trabajando día a día para mejorar el flujo de efectivo de los transportistas y facilitar la movilidad en Europa.



Graduado en ingeniería y con un máster de especialización de Telecom Paritech, Nadi Kanaan es un gerente reconocido por su conocimiento de la industria del transporte.

Su llegada atestigua, más que nunca, el deseo de Négométal de desempeñar un papel importante en la optimización y en la anticipación de la recuperación de impuestos y soluciones de pago. Liderará el desarrollo y la expansión de la red en Francia y a nivel internacional, a través de las filiales. Négométal está presente para sus clientes a través de 7 filiales en Europa y ofrece sus servicios en 28 países.



IVECO CELEBRA EL 75º ANIVERSARIO DE PEGASO

Se cumplen 75 años del nacimiento de Pegaso y su leyenda sigue viva. IVECO celebra una fecha tan especial llevando al nuevo IVECO S-WAY el espíritu de esta legendaria marca.

El buque insignia de la marca italiana podrá lucir la icónica imagen de Pegaso con un completo kit de personalización que incluye vinilos para la carrocería, placas con el logo conmemorativo del 75 aniversario para el exterior y el salpicadero, un salva-cinturón bordado y un pack de productos conmemorativos.

“Este año marca un hito importante en la historia de IVECO, que nos brinda la oportunidad de recordar y celebrar el impresionante legado de innovación, logros revolucionarios y espíritu pionero de la legendaria marca Pegaso. Su enfoque visionario, visión de futuro para el diseño de vehículos, y su pasión por la excelencia viven en nuestro equipo y en los vehículos IVECO que recorren las carreteras de todo el mundo”, ha destacado Luca Sra, Director de Operaciones Unidad de Negocio de Camiones IVECO (COO).

FORD TRUCKS PRESENTA EL NUEVO F-MAX L

El F-MAX, el miembro más grande de la familia Ford Trucks, estrena una nueva versión, el F-MAX L, con el objetivo de garantizar una mayor autonomía y un viaje más cómodo a todos aquellos transportistas que realizan rutas de larga distancia en el segmento de las 40 toneladas. El F-MAX L cuenta con una distancia entre ejes de 3.750 mm, frente a los 3.600 mm del modelo base, y se ofrece con dos combinaciones de depósitos de combustible con diferentes capacidades: los 1.050L de la versión F-Max estándar, o un depósito de 750L sumado a otro de 600 L, que alcanzan los 1.350 litros, logrando así una mayor autonomía del vehículo. Además, el nuevo F-MAX L está disponible con 4 alturas de enganche diferentes para la quinta rueda: 1.050, 1.100, 1.250 y 1.300 mm. Esta versión incorpora nuevos equipamientos y opciones de configuración, así como el nuevo modo de conducción ECO+, destinado a garantizar el máximo ahorro de combustible.



GRUPO EXIT CRECE CON SCANIA

La empresa alicantina ha adquirido 30 camiones de la Serie R con motor de 13 litros de 450 CV y un par máximo de 2.350 Nm. Además, incorporan cabina elevada dormitorio Highline.

“Nuestra relación con Scania se remonta al año 1989 cuando compramos los primeros doce vehículos. El año pasado, adquirimos 20 unidades que hasta la fecha han ofrecido una excelente respuesta, lo que nos ha llevado este año a volver apostar fuerte por la marca, siempre con la incondicional colaboración de Scalevante”, explica Fernando Juan Verdú, director de la empresa. La flota de Grupo Exit cuenta con unas 140 unidades, de las que 45 son Scania.



LA RED INTERNACIONAL DE GASINERAS DE ONTURTLE SIGUE CRECIENDO

El gas se consolida como una de las alternativas más sostenibles para el transporte profesional, especialmente en trayectos de larga distancia, y OnTurtle sigue impulsando una red de suministro que dé respuesta a esta nueva demanda de mercado.

Hoy, la compañía, partner de referencia para la movilidad de mercancías en Europa, cuenta con una red de más de 1.600 estaciones en el continente, de las cuales 70 ya son para repostaje de gas (23 gasineras en España, 28 en Francia, 7 en Bélgica, 1 en Italia, 6 en Holanda y 5 en Alemania) y su objetivo es seguir creciendo en los próximos años.

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



VEHÍCULOS LIGEROS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

LAS CARACTERÍSTICAS QUE DEBE REUNIR UN VEHÍCULO ESTÁN RECOGIDAS EN EL ACUERDO ADR

SON MUCHOS LOS LECTORES QUE SE ANIMAN A HACERNOS LLEGAR CUESTIONES SOBRE LOS DIFERENTES TEMAS QUE ABORDAMOS MENSUALMENTE EN ESTA COLABORACIÓN LO QUE NOS ACERCA EN MUCHAS OCASIONES A LAS NECESIDADES Y PROBLEMAS DE LOS TRANSPORTISTAS

Nuestros representados, los carroceros, son un eslabón esencial para dar soluciones al transporte. El equilibrio perfecto entre un buen vehículo y una buena carrocería ayudan a ser eficientes y eficaces en la tarea diaria.

En base a la búsqueda de este equilibrio y “alimentados” por los lectores, en esta ocasión queremos abordar una problemática que afecta al transporte de mercancías peligrosas. En particular, al que se desarrolla en vehículos ligeros (chasis cabinas y furgonetas) de menos de 3.500kg de masa técnica máxima admisible.

ACUERDO ADR

Atendemos muchas dudas relacionadas con el transporte de mercancías que pudieran clasificarse como peligrosas o que al menos aparecen recogidas en el acuerdo ADR.

El acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) se elaboró en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 y entró en vigor el 29 de enero de 1968. La adhesión de España al ADR se produjo el 22 de noviembre de 1972 y, en base a lo dispuesto en su artículo 7.2, entró en vigor

para nuestro país el 22 de diciembre de 1972. Desde entonces, el transporte de mercancías peligrosas está regulado en este acuerdo.

En este texto se especifican todas aquellas acciones necesarias para establecer las materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo unas condiciones específicas. El acuerdo determina cuestiones previas a la realización del transporte en sí mismo, la elección del vehículo y su conductor, el equipamiento, el embalaje a utilizar, las cantidades máximas a transportar, las posibles exenciones y cantidades exceptuadas, etc.

En función de la clasificación de la materia que vamos a transportar nuestro vehículo debe estar preparado, acondicionado y/o carrozado con unos requisitos. Es importante remarcar que muchos materiales clasificados como peligrosos se pueden transportar sin necesidad de una aprobación para el vehículo, ni si quiera para el conductor, siempre que se respetan las cantidades exceptuadas marcadas, así como los embalajes y condiciones de transporte que define el acuerdo para ese producto.

Abordamos esta cuestión porque actualmente el sector se encuentra con un problema real.

¿MISIÓN IMPOSIBLE?

Cuando la materia peligrosa a transportar requiere de un vehículo homologado y decidimos que la mejor opción de transporte es una furgoneta o un chasis cabina ligero (menos de 3.500kg de MMTA), nos encontramos que no existe en el mercado un vehículo de base que cumpla las disposiciones técnicas del ADR en su totalidad cuando sale de la fábrica. En este tipo de vehículos es inviable que un carrocerero, en una segunda etapa, lo adapte o transforme para cumplir, ya que implicaría prácticamente la reconstrucción del vehículo.

Por tanto, si compramos un vehículo ligero, debemos saber que sólo podremos transportar mercancía que no sean peligrosas o peligrosas, pero en cantidades y condiciones específicas que no requieran aprobación.

El acuerdo ADR cambia cada dos años (impares) y tenemos que estar muy atentos al nuevo texto que se acaba de publicar. Son muchas las materias y pro-

NO EXISTE EN EL MERCADO UN VEHÍCULO DE MENOS DE 3.500KG DE MMTA QUE DE BASE CUMPLA CON LAS DISPOSICIONES TÉCNICAS DEL ADR EN SU TOTALIDAD CUANDO SALE DE LA FÁBRICA. EN ESTE TIPO DE VEHÍCULOS ES INVIABLE QUE UN CARROCERO LO ADAPTE O TRANSFORME PARA CUMPLIR, YA QUE IMPLICARÍA PRÁCTICAMENTE LA RECONSTRUCCIÓN DEL VEHÍCULO



ductos que son peligrosas y no se consideran o evalúan correctamente. Es posible que lo de ayer no valga para hoy.

Por último, remarcar la importancia de una figura como el Consejero de Seguridad (Real Decreto 97/2014). Figura obligatoria para las empresas que carguen, descarguen, transporten o embalen mercancías peligrosas y no se vean afectadas por algún tipo de exención en las condiciones y cantidades previstas en el ADR. El principal cometido de esta figura es el de contribuir a la prevención de los riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas.

Si tu empresa no tiene obligación de disponer de un consejero, pero tienes dudas sobre el ADR, no dudes en consultar a los expertos en esta materia.

SI COMPRAMOS UN VEHÍCULO LIGERO, DEBEMOS SABER QUE SÓLO PODREMOS TRANSPORTAR MERCANCÍAS QUE NO SEAN PELIGROSAS O PELIGROSAS, PERO EN CANTIDADES Y CONDICIONES ESPECÍFICAS QUE NO REQUIERAN APROBACIÓN

Salvador Nuñez Bustos
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



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



LA RED DE MERCEDES-BENZ TRUCKS CRECE EN ALICANTE

LA MARCA POTENCIA SU PRESENCIA EN LA ZONA MEDITERRÁNEA

**LEVANTE TRUCKS HA INAUGURADO UN NUEVO
CONCESIONARIO Y PUNTO DE SERVICIO POSVENTA EN
MONFORTE DEL CID (ALICANTE) PARA LAS MARCAS MERCEDES-
BENZ (CAMIONES Y AUTOBUSES), FUSO Y TRUCKSTORE**

Las nuevas y modernas instalaciones de Levante Trucks en Monforte del Cid tienen una superficie total de 20.000 m² y están ubicadas en el Polígono Industrial La Norias, un enclave privilegiado para el transporte por carretera con salida directa a la Autovía Madrid-Alicante (A-31) y muy próximo a la Autopista del Mediterráneo (AP-7), al aeropuerto del Altet y a la circunvalación y puerto de Alicante.

El centro que entró en servicio el pasado 1 de febrero cuenta con 800 m² dedicados a exposición comercial, un almacén de recambios con 3.500 referencias y 1.200 m² de taller con un total de dieciséis calles para atender la posventa de camiones rígidos y de tractoras con o sin semirremolque. Dirigida por su gerente, Samuel Valero, la plantilla de Levante Trucks en Monforte del Cid es de 19 trabajadores.

CUIDANDO A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE

El horario de funcionamiento es de 8,30 a 20 horas de lunes a viernes y de 8,30 a 13,30 horas los sábados, prestándose todos los servicios de mantenimiento, reparación de averías mecánicas y electrónicas, chapa y pintura, tacógrafos, alineado y sustitución de neumáticos, trabajos en semirremolques, equipos de frío, servicio de taller, recambios a domicilio, lavadero, etc. El Servicio 24 Horas se presta con vehículo propio totalmente equipado para facilitar la solución de las incidencias en el menor tiempo posible.

Además, pensando en el bienestar de los conductores las nuevas instalaciones de Levante Trucks disponen de zona de descanso para los chóferes dotada con área de cocina y duchas. Por otro lado, su campa de 18.000 m² tiene capacidad para albergar trescientos camiones y el parking cubierto cuenta con plazas para clientes y para personas con movilidad reducida.

REFUERZA LA POSTVENTA EN VALENCIA

Hace unas semanas también entró en funcionamiento el nuevo Centro de Servicio Postventa que Autoprime



Levante (Grupo Autoprime) acaba de poner en marcha en Quart de Poblet (Valencia) y que se suma al Centro de Venta y Posventa inaugurado en 2018 en Castellón, dos modernas instalaciones que potencian y amplían la red comercial y de servicio en la zona de Levante para las marcas Mercedes-Benz y Fuso. Las instalaciones están ubicadas en la Avenida del País Valencià, 239 de Quart de Poblet, junto a la A-3 y muy próximo a la A-7 que conecta Valencia con el corredor mediterráneo.



FARCINOX INAUGURA UN NUEVO SERVICIO POSTVENTA EN CARMONA (SEVILLA)

El fabricante de cisternas de acero inoxidable para el transporte de productos líquidos por carretera y contenedores cisterna para el transporte multimodal amplía su red de servicio postventa con la apertura de un nuevo taller de reparaciones de más de 1.000m², ubicado en la localidad sevillana de Carmona.

‘Con la apertura de Carmona, contamos con una nueva ubicación más accesible para nuestros clientes de toda Andalucía, donde encontrarán un servicio de calidad con profesionales especializados para atender sus necesidades en el menor tiempo posible’, afirma César Sanz, Responsable Comercial de la zona sur de Farcinox.

Por su parte, Miguel Ángel Muñoz y Juan Francisco Sanz, Gerentes de Farcinox, reiteran la apuesta de la marca por un servicio postventa cercano a los clientes: “Es algo que siempre han valorado de forma muy positiva y que nos diferencia”.

Con Carmona ya son tres las instalaciones con las que Farcinox dispone para dar servicio a los transportistas de todo el territorio nacional, siendo Pedro Muñoz su sede central y taller de fabricación y reparaciones, y Constantí (Tarragona) otro de los puntos estratégicos que el fabricante de cisternas puso en marcha en el año 2014 para llegar a todos sus clientes de la zona noreste.

CONTINENTAL TE AYUDA A ELEGIR LOS NEUMÁTICOS ADECUADOS PARA REDUCIR EMISIONES

Las emisiones de dióxido de carbono de una flota están directamente relacionadas con su consumo de combustible y con la resistencia a la rodadura de sus neumáticos. Precisamente, la resistencia a la rodadura es uno de los principales factores que influyen en los costes de combustible. “La elección de los neumáticos es una herramienta fundamental para ayudar a los fabricantes de camiones y los operadores de flotas en sus esfuerzos por alcanzar los ambiciosos objetivos de emisiones de la UE”, destacan los responsables de la marca.

Con su nuevo Tire-Finder, Continental ofrece a sus clientes un servicio muy especial: una plataforma que ayuda a los gestores de flotas a elegir los neumáticos adecuados para sus operaciones de distribución regional o de larga distancia. Los requisitos básicos de la flota se analizan en dos pasos, antes de que Tire Finder recomiende la gama de neumáticos apro-



piada. En el primero de ellos, la herramienta distingue entre la eficiencia de combustible y el kilometraje de los neumáticos. El segundo paso tiene en cuenta la aplicación diaria: ¿operan principalmente en autopistas o carreteras regionales? ¿El camión realiza principalmente transporte de larga distancia o cortos recorridos?

Tire Finder informa sobre la oferta de neumáticos y las características de los diferentes productos. A continuación, el cliente solo debe decidir qué tipo de neumático se ajusta mejor a sus necesidades.

Según datos de la UE, el 25 por ciento de las emisiones de CO₂ del transporte por carretera en Europa son generadas por vehículos pesados. Junto con la presión de los neumáticos, la configuración del vehículo y la distribución de la carga, la resistencia a la rodadura tiene una importancia decisiva en el consumo de combustible y, por tanto, en el nivel de emisiones de CO₂.

RENAULT TRUCKS OFRECE SOLUCIONES DE MANTENIMIENTO PARA TODOS

El plan anual de mantenimiento para este año permite que los camiones de más de 5 años de antigüedad y los vehículos ligeros de más de 2, se beneficien de ofertas con diferentes tipos de cobertura, en función de sus necesidades.

Además de las operaciones incluidas en cada pack de mantenimiento, según elección del transportista -enDurance o Reference- todas las opciones del plan incluyen un chequeo preventivo y una inspección del camión en 80 puntos de control.

Con la adquisición del plan de mantenimiento para camiones Renault Trucks de más de cinco años, se ofrece un descuento extraordinario de hasta 350 €* en piezas de recambio para la próxima visita al taller. En el caso de los vehículos ligeros de más de 2 años, se puede obtener un cheque de hasta 150 €*. Además, cada operación realizada en taller en camiones o gama ligera de



más de cinco y dos años respectivamente supondrá también un premio extra a la fidelidad, con otro cheque para canjear en la próxima visita.

LOS IRRESISTIBLES
ACCESORIOS SCANIA

ESTE INVIERNO...
ILUMINAMOS TU CAMINO

-20%
LUZ DE GÁLIBO LED
Proyecta estilo y distinción. Elegancia y seguridad.

-20%
LUZ DE BIENVENIDA
Proyecta estilo y distinción. Añade la luz a tu vehículo y el lugar de estacionamiento.

APROVECHA CADA TRIMESTRE LOS NUEVOS DESCUENTOS EN ACCESORIOS DE SCANIA

SCANIA

NUEVAS CAMPAÑAS DE ACCESORIOS DE SCANIA

A través de las campañas que se irán sucediendo a lo largo del año, los clientes encontrarán descuentos en los accesorios más buscados de la marca.

Scania ofrece en el primer trimestre un 20% de descuento en varios de los accesorios de iluminación que más éxito tienen entre los seguidores de la marca. Podrán aprovechar esta oportunidad para cambiar o incluir una luz de gálibo led para el visor o incorporar luces de bienvenida hasta el próximo 31 de marzo.

“Queremos proporcionar esos extras que ofrecen una mayor comodidad, mejoran la seguridad y crean un lugar de trabajo realmente eficiente. Un Scania es fácil de identificar y con estas campañas, además de dar seguridad, ofreceremos diseño y elegancia a un bajo precio”, afirma Fernando Bustamante, Director de Servicios en Scania Ibérica.

LA NUEVA COLECCIÓN DE MERCHANDISING DAF YA DISPONIBLE EN SU TIENDA ONLINE

La colección DAF de 2021 incluye ropa cómoda y práctica (desde camisetas, polos y sudaderas hasta gorras, chaquetas y calcetines), además de una amplia gama de accesorios, entre los que destacan las bolsas de viaje resistentes, las gafas de sol, los relojes y los productos de piel resistentes y de alta calidad de DAF.

La gama infantil cuenta con ropa, adhesivos divertidos para las ventanas, gorras, peluches y artículos para bebés. Por su parte, la amplia gama de productos comerciales incluye diversos cuadernos, bolígrafos, accesorios de carga y auriculares inalámbricos, entre otros.

La tienda online de DAF también dispone de 18 modelos a escala distintos tanto de Tekno como de WSI. Esta gama de alta calidad incluye remolques/semirremolques, rígidos, volquetes, basculantes y vehículos de asistencia en carretera. Los modelos a escala 1:50 del clásico DAF A1600 y de la edición limitada en negro del tractor XF son los que más destacan entre toda la gama.

La colección DAF ya está disponible en www.dafshop.com y en los más de 1100 concesionarios y puntos de reparación oficiales de DAF.



¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



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
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 Scatolini 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.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible