

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

Año 43. #463.
Abril 2021

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

RENAULT TRUCK RENUEVA SUS GAMAS T, C Y K



- Entrevista: François Bottinelli (Renault Trucks España) •
- Los planes de Ministerio de Transportes inquietan al sector •
 - Especial Transporte Frigorífico •
- Novedades en la familia de furgonetas de Renault España •
- Suplemento Especial: Volvo FH, Camión del Año 2021 en España •

MAN TGX INDIVIDUAL LIONS S: AUTENTICO RUGIDO DE LEÓN

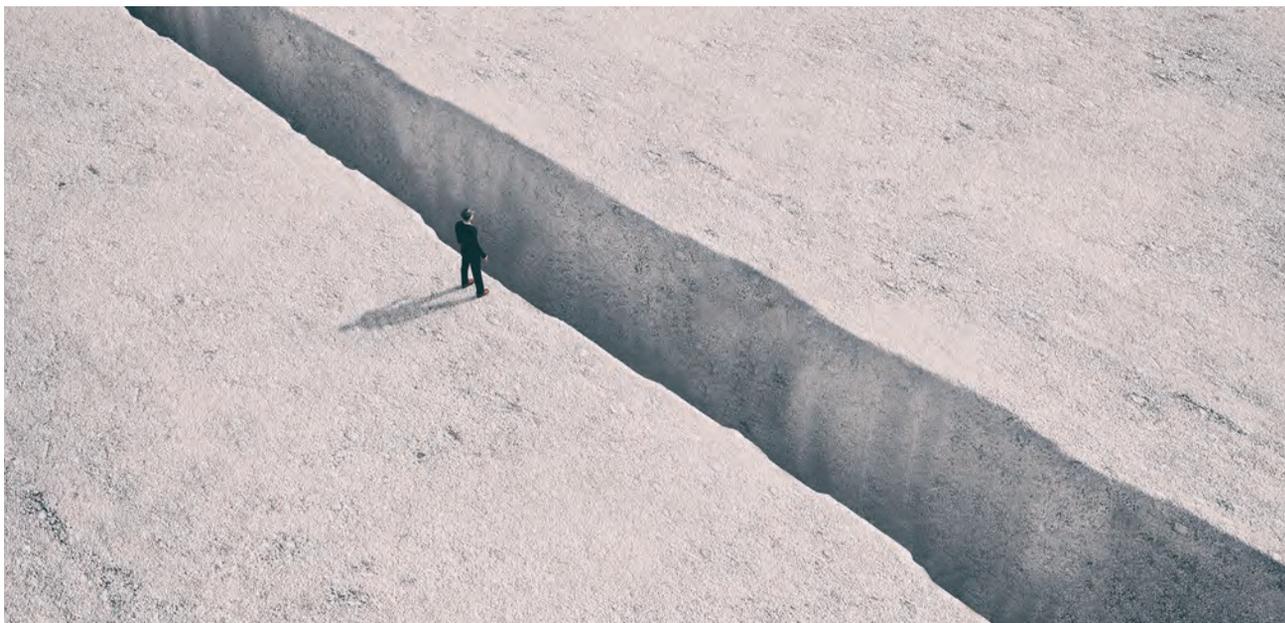


El nuevo MAN TGX INDIVIDUAL LION S. Simply my truck.

Aquellos que dan lo mejor de sí mismos cada día también merecen las mejores herramientas de trabajo * Sube a bordo del MAN TGX INDIVIDUAL LION S y disfruta de un increíble diseño unido a una comodidad de conducción suprema. El exterior exclusivo con molduras de carbono y detalles en rojo atrae todas las miradas en la carretera, mientras que el interior proporciona un ambiente relajado y agradable gracias a la cabina más grande de MAN, el paquete de Confort del conductor y una variedad de elementos muy elegantes. Y si aún quieres más, solo tienes que pedirlo. MAN TGX INDIVIDUAL LION S es el nuevo rey de la carretera. #SimplyMyTruck

* Nuevo MAN TGX: "Truck of the Year 2021"





¿ES EL IMPULSO QUE NECESITA EL TRANSPORTE?



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

El nuevo Director General de Transportes, Jaime Moreno, prácticamente ha debutado en el cargo presentando el Plan de Impulso de la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera. Su denominación suena razonablemente bien, pero el contenido genera muchas dudas entre los transportistas.

En el ámbito sociolaboral, incluye propuestas para conseguir regular la carga y descarga y se apuesta por potenciar una red de aparcamientos seguros. Sin lugar a duda son dos cuestiones que el sector viene demandando desde tiempos inmemoriales. Además, entre los aspectos de índole económica, este plan contempla incentivos para renovar las flotas, el mantenimiento de las ayudas al abandono de la actividad y el fomento de la digitalización.

Pero tiene una cara B. Prácticamente hay referencias a todas las líneas rojas marcadas por los transportistas: se deja la puerta abierta al establecimiento del pago por el uso de las infraestructuras viarias (aunque se quiere implantar un sistema de repercusión al cliente cargador), a la ampliación de los pesos y dimensiones de la actual flota de transporte a 44 toneladas y 4'5 metros de altura, y a la regulación definitiva de los duotrailers (vehículo de

31 metros y 70 toneladas), que hasta el momento circulan de un modo "experimental".

Después de meses muy duros para el transporte por carretera, que ha estado en primera fila moviendo el país, ahora resulta decepcionante encontrarse con un plan de estas características que teóricamente pretende "impulsar" el sector: "insisten de forma cansina en cuestiones como la financiación de las infraestructuras o las dimensiones máximas de los vehículos de transporte, a pesar de que ya existe sobre ambas un compromiso con el actual Gobierno para no aplicarlas salvo que haya un acuerdo previo con este Comité", recuerdan desde el CNTC.

La guinda para que cunda la intranquilidad y el pesimismo la pone el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, donde se recoge la posibilidad de retomar la subida fiscal de los combustibles y también se menciona el pago por uso de carreteras.

Definitivamente, todo parece indicar que el esfuerzo y la labor "heroica" de los transportistas no va a tener ninguna recompensa (ni siquiera se les ha incluido entre los grupos prioritarios de vacunación). Al contrario, su situación puede empeorar significativamente a medio plazo.



03



06



28



30



42



46



58

03 EDITORIAL

¿Es el impulso que necesita el transporte?

42 PRODUCTO

Renault abre la puerta a sus novedades

28 PRODUCTO

Renault Trucks evoluciona: novedades en las gamas T, C y K

46 ESPECIAL

Transporte Frigorífico

06 EN PORTADA

Los planes del Ministerio de Transportes inquietan al sector

30 ENTREVISTA

François Bottinelli, consejero delegado de Renault Trucks España

58 LEGAL

Accidente causado por un vehículo articulado: ¿Quién responde: la cabeza tractora, su conductor, el semirremolque...?

TRANSPORTE3



21 SUPLEMENTO ESPECIAL

Volvo FH, Camión del Año 2021 en España

34 REPORTAJE

El IVECO S-WAY de Marc Márquez

64 REPORTAJE

COCENTRO: Motores Reconstruidos

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





LOS PLANES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES INQUIETAN AL SECTOR

LUCES Y SOMBRAS EN EL PLAN DE IMPULSO DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

EL NUEVO DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES TERRESTRES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, JAIME MORENO, HA PRESENTADO A LAS ASOCIACIONES DEL SECTOR LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN DE IMPULSO DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA QUE PRETENDE PONER EN MARCHA EL GOBIERNO EN LOS PRÓXIMOS MESES

El Plan se estructura en tres áreas de actuación en los ámbitos sociolaboral, económico y ambiental, los cuales incluyen una serie de medidas de apoyo económico y de regulación del sector del transporte de mercancías por carretera.

REGULACIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA

En el ámbito sociolaboral, el Plan recoge una serie de actuaciones relativas a la regulación de la carga y descarga, entre las que se prevé el es-

tablecimiento de los supuestos de exclusión y de responsabilidad en casos concretos, así como su regulación independiente en los contratos de transporte. Asimismo, se incluyen ayudas para la construcción y mejora de aparcamientos seguros en la red viaria española y el establecimiento de un distintivo de empresa responsable, entre otras.

AYUDAS PARA RENOVAR LAS FLOTAS

En los ámbitos económico y ambiental, el Plan contempla la aprobación de una nueva línea de ayudas para la renovación de las flotas, ligadas al achatarramiento de vehículos de mayor antigüedad, así como ayudas para fomentar la digitalización de las empresas transportistas y su futura regulación de uso obligatorio. Se mantendrán las actuales ayudas al abandono de la actividad de los transportistas de edad avanzada y de la figura del gasóleo profesional en el sector del transporte.

MEDIDAS PREOCUPANTES

Sin embargo, el Plan incluye otras medidas más polémicas y sobre las que el Gobierno se comprometió el pasado mes de julio a no aprobarlas sin el consenso previo con el sector, como son las relativas al establecimiento del pago por el uso de las infraestructuras



viarias (esto es, el peaje por el uso de las autovías), aunque se quiere implantar un sistema de repercusión al cliente cargador, la ampliación de los pesos y dimensiones de la actual flota de transporte a 44 toneladas y 4'5 metros de altura, y la regulación de los duotrailers (vehículo de 31 metros y 70 toneladas), que hasta el momento circulan de un modo "experimental".

"ES UN VOLVER A EMPEZAR"

Desde el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera han mostrado su decepción porque este programa "ha sido elaborado por una consultora sin la participación del sector del transporte de mercancías por carretera". Consideran que "es una repetición de las diferentes cuestiones planteadas por el Comité Nacional en sus reivindicaciones desde el año 2018" y muestran su sorpresa por la insistencia "de forma cansina" en cuestiones como la financiación de las infraestructuras o las dimensiones máximas

EL PLAN DE IMPULSO DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA RECOGE MEDIDAS POLÉMICAS COMO EL PAGO POR EL USO DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS, EL INCREMENTO DEL TONELAJE A LOS CAMIONES A 44 TONELADAS Y A 4'5 METROS DE ALTURA ASÍ COMO LA REGULACIÓN DEL DUOTRAILER

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

PARA LA CONCRECIÓN DEFINITIVA DEL PLAN Y SU POSTERIOR PUESTA EN MARCHA, EL MINISTERIO DE TRANSPORTES SE HA COMPROMETIDO A DEBATIR SOBRE CADA UNA DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS CON LAS ORGANIZACIONES DEL SECTOR

de los vehículos de transporte, “a pesar de que ya existe sobre ambas un compromiso con el actual Gobierno para no aplicarlas salvo que haya un acuerdo previo con este Comité”, recuerdan.

MÁS DE LO MISMO

Los representantes del sector no han escondido su desilusión porque confiaban en tener por fin respuestas a las peticiones tantas veces reiteradas, e incluso unos plazos concretos para su solución. “Sin embargo, el planteamiento de la Dirección General no ha pasado de ser un volver a empezar de la anterior negociación”, aseguran.

El Comité reconoce que está “hastiado ante los continuos retrasos provocados por la Administración” y reclama que el nuevo Director General “sea capaz de resolver con eficacia cuestiones que llevan demasiado tiempo enquistadas y cuya solución el sector no puede dilatar más”.

SIN AYUDAS

La patronal recuerda que el transporte pesado ha sido excluido de ayudas como el Plan Moves III y del Plan Renove y, “pese a estas trabas, nuestras empresas



siguen apostado por flotas de camiones menos contaminantes y más eficientes”. Además, el Gobierno aspira a subir carburantes como el diésel sin tener en cuenta que, “en la actualidad, no hay modelos eléctricos de camiones que dispongan de la autonomía necesaria para emprender largos viajes, ni nuestro país cuenta con la red de puntos de recarga que se necesita”.

EL CNTC RECONOCE QUE ESTÁ “HASTIADO ANTE LOS CONTINUOS RETRASOS PROVOCADOS POR LA ADMINISTRACIÓN” Y RECLAMA QUE EL NUEVO DIRECTOR GENERAL RESUELVAN CUESTIONES QUE LLEVAN DEMASIADO TIEMPO ENQUISTADAS

PEAJES Y SUBIDA DE LA FISCALIDAD DE LOS CARBURANTES

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia es otra amenaza para el sector. Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) aseguran que el Ejecutivo de Pedro Sánchez pretende retomar la subida de la fiscalidad de carburantes como la gasolina y el diésel, “una medida que no se ha llevado a cabo este año gracias a las enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado que el PNV acordó con el Gobierno”, exponen.

Asimismo, en este documento remitido a Bruselas, se menciona el pago por uso de carreteras, aunque no se dan más detalles



sobre esta medida. En este sentido, la Confederación recuerda que el pasado mes de julio el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) alcanzó un acuerdo con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el que se comprometió a no introducir peajes sin haber alcanzado el consenso con el sector del transporte de mercancías por carretera.

Además recuerda que el transporte por carretera hace una aportación fiscal al Estado por encima de los 11.000 millones anuales, “una cuantía con la que se puede hacer frente sobradamente al mantenimiento de las infraestructuras y cuya recuperación pasa por incentivar la economía y no por dañar al sector con subidas de impuestos injustas y contraproducentes”, exponen.

“NO SE REACTIVARÁ LA ECONOMÍA”

Después de conocer las intenciones del Gobierno actual, en la CETM se muestran pesimistas: “Este tipo de medidas no solo no reactivarían la economía, sino que supondría la pérdida de empleos y el final para muchas empresas que, ante la alerta sanitaria, siguen adelante con enormes dificultades”.

“Estas medidas nos alejan una posible salida de la crisis y no responden a las promesas de un Gobierno que aseguraba que saldríamos más fuertes”, lamentan.



IN VEN CIBLE

GANADOR ABSOLUTO

EN LAS PRUEBAS COMPARATIVAS DE PRENSA EN EUROPA

Los motores de 13 litros de Scania están demostrando resultados de récord y unas prestaciones que están siendo reconocidas a todos los niveles. El Scania 540 S ha sido el campeón absoluto entre las pruebas de comparación para camiones comerciales pesados más importantes del mundo. Las pruebas de los 1.000 puntos (1000 Punkte Test) y del European Truck Challenge (ETC), que han sido publicadas por las revistas del sector más prestigiosas en Europa como *Lastauto Omnibus* o *KFZ Anzeiger*, evalúan cualidades relacionadas con la cabina, el entorno del conductor, la comodidad para dormir o el comportamiento en carretera y el 540 S de Scania ha sido imbatible al obtener la mayor puntuación global en ambas pruebas, con el menor consumo de combustible y la mayor velocidad media.



un scania
un árbol

scania.es

SCANIA



ASÍ EVOLUCIONARÁ EL COMERCIO ELECTRÓNICO

SE ESPERA QUE MANTENGA LA TENDENCIA POSITIVA REGISTRADA EL PASADO EJERCICIO

DESPUÉS DE REGISTRAR UN INCREMENTO DEL 30% EN EL VOLUMEN DE ENVÍOS EN 2020, EL ECOMMERCE MANTENDRÁ UNA TENDENCIA POSITIVA DURANTE ESTE EJERCICIO

El presidente de UNO Logística, Francisco Aranda, desveló que, pese a que dependerán de las restricciones que se vayan imponiendo con motivo de la pandemia y de la rapidez con la que se reactive la economía, “se estima que el ecommerce siga creciendo durante este 2021, como mínimo, un 10%”. “Como consecuencia de este crecimiento, estimamos que vuelvan a crecer ligeramente las devoluciones, impulsadas también por la heterogeneidad del nuevo consumidor que ha aparecido tras la pandemia”, apostilló.

AFRONTAR LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

El máximo representante de la patronal también aprovechó la ocasión para poner de relieve algunos de los retos que tiene por delante el sector logístico y el transporte este 2021, como la transformación digital del sector, la mejora de la sostenibilidad o la formación del capital humano como claves de la competitividad empresarial.

El establecimiento de un marco regulatorio igual para todos que flexibilice la actividad empresarial, el Big Data, la predicción del consumo, la gestión de los picos de demanda, la intermodalidad o la última milla son otros de los retos a los que deberá hacer frente el sector en el corto y medio plazo.

Sobre los fondos de recuperación Next Generation que llegarán desde Europa, Aranda señaló que se espera que “una parte importante se destine a la logística, por ser un sector palanca de nuestra economía”. “Unos fondos que ayudarán a favorecer la transformación digital de la cadena de suministro y la sostenibilidad medioambiental”, indicó.

UN AÑO RÉCORD

Durante 2020, se registró un incremento del 30% en el volumen de envíos de comercio electrónico respecto a 2019, y este porcentaje alcanzó el 50% durante los primeros meses de la pandemia.



“Durante los seis primeros meses de pandemia se produjo una digitalización del sector que estaba prevista para dentro de 4 o 5 años”, apuntó **Francisco Aranda, presidente de UNO Logística**. Por su parte, la actividad de distribución de grandes volúmenes (B2B) registró en 2020 un descenso del 40% respecto al año anterior, con motivo de la situación provocada por la pandemia en la que nos encontramos.



Nada menos que un Actros.

El nuevo Actros F. Un aliado indispensable con un equipamiento funcional. La puerta que le conducirá al mundo de los camiones de Mercedes-Benz. Obtendrá más información en www.mercedes-benz-trucks.com



Mercedes-Benz
Trucks you can trust





LOS CONDUCTORES PROFESIONALES PODRÁN HACER LOS CURSOS CAP A DISTANCIA

APROXIMADAMENTE 100.000 CONDUCTORES HAN DE SER FORMADOS ANUALMENTE

PESE A SU RESISTENCIA INICIAL, FINALMENTE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES HA ACCEDIDO A LA PETICIÓN DEL SECTOR DE PERMITIR QUE LA FORMACIÓN CAP PUEDA IMPARTIRSE EXCEPCIONALMENTE EN MODO VIRTUAL (ON LINE), MIENTRAS DURE LA PANDEMIA

Para garantizar la correcta impartición del curso CAP, la norma que lo regule, que se aprobará en próximas fechas, exigirá que se utilice una plataforma de teleformación que acredite la existencia de una conectividad permanente entre el profesor y los alumnos, así como un registro de conexiones de la actividad desarrollada por todos ellos, debiendo además contar con un mecanismo que posibilite que los Servicios de Inspección puedan acceder en remoto a las clases que se están impartiendo en tiempo real, así como a los correspondientes registros de actividad, con el fin de comprobar la correcta ejecución de la actividad formativa.

UNA FORMACIÓN IMPRESCINDIBLE

Fenadismer ha venido manifestando durante el último año su preocupación por las dificultades que la pandemia estaba planteando a los conductores profesionales del sector del transporte por carretera a la hora de realizar los cursos CAP. Y ha apostado por la formación online como la alternativa más adecuada.

“Esta formación es imprescindible para poder continuar desarrollando su actividad profesional. Hay que tener en cuenta que todos los conductores profesionales deben renovar cada 5 años obligatoriamente su titulación profesional, coloquialmente denominado CAP, lo que implica que aproximadamente 100.000 conductores han de ser formados anualmente”, exponen desde Federación.

UNA ALTERNATIVA “EFICAZ Y SEGURA”



La formación on line ha tenido un crecimiento exponencial durante el último año, siendo varios los organismos públicos que han apostado por dicha modalidad de formación por frente a la presencial, como es el caso de la formación para el empleo dependiente del Servicio Público de Empleo Estatal, o la formación de conductores de transporte de mercancías peligrosas por parte de la Dirección General de Tráfico. “Ha demostrado ser eficaz y segura, además de aportar innumerables ventajas para los alumnos asistentes”, remarcan los responsables de Fenadismer.

BIENVENIDA, EVOLUCIÓN NUEVAS GAMAS RENAULT TRUCKS T, C & K



**MÁS SEGURIDAD, MAYOR CONFORT,
MAYOR AHORRO DE COMBUSTIBLE, MÁS KILÓMETROS EN LA CARRETERA**

Te presentamos nuestras nuevas Gamas T HIGH, T, C & K

Después de escuchar a nuestros clientes, en Renault Trucks incorporamos a las nuevas gamas T, C y K las últimas evoluciones en producto y servicios: el nuevo motor Euro VI Step E que reduce hasta un 3% el consumo de combustible, la mejor columna de dirección del mercado, nuevos faros LED, la nueva litera de gran confort y el seguimiento del vehículo conectado en tiempo real para un mantenimiento optimizado, entre otras novedades.

Confort de conducción y vida a bordo mejorado, más seguridad, menos consumo, más kilómetros en la carretera... Todo ello con un solo objetivo: conseguir tu máxima rentabilidad.

¡Descúbrelo ya!



renewalt-trucks.es





GUIPÚZCOA MANTIENE EL PULSO

UN NUEVO MALABARISMO JUDICIAL PARA CONTINUAR CON LOS PEAJES PARA CAMIONES

LEJOS DE RECTIFICAR Y RECONOCER SU ERROR, LA DIPUTACIÓN DE GUIPÚZCOA SE OBSTINAN EN MANTENER “CONTRA VIENTO Y MAREA” LOS PEAJES A CAMIONES PUESTOS EN MARCHA EN 2018 TANTO EN LA N-1 COMO EN LA A-15, PESE A QUE EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL PAÍS VASCO YA LO HA TUMBADO POR DOS VECES POR SU CARÁCTER DISCRIMINATORIO

En su estrategia de mal perdedor y en un nuevo malabarismo judicial, las Juntas Generales han interpuesto un incidente de nulidad contra la reciente sentencia del Tribunal Supremo que confirma la nulidad de los peajes dictada en su día por el TSJ del País Vasco a la primera norma foral que estuvo en vigor entre Enero de 2018 y Mayo de 2019, en que fue sustituida por una versión “maquillada” que es la que actualmente se sigue aplicando pese al pronunciamiento también en contra del TSJ y sobre el que deberá ser pronunciarse en los próximos meses el Tribunal Supremo”, explican desde Fenadismer.

HAN SIDO DECLARADOS ILEGALES TRES VECES

En el recurso judicial planteado, que según diferentes fuentes jurídicas consultadas no parece que pueda tener muchas probabilidades de prosperar, se insiste de nuevo en el que el sistema de peajes establecido fue bendecido por la Comisión europea, y que por ello el Tribunal Supremo debería haber planteado una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia europeo antes de pronunciarse, ya que la jurisprudencia europea invocada no sería de aplicación al caso. Sin em-

bargo, una vez más se olvida que la Comisión se limita a validar los aspectos técnicos de los peajes a aplicar, no entrando a valorar sobre el carácter discriminatorio o no de la medida, que es lo que precisamente ha motivado la sentencia desfavorable a la legalidad de los peajes establecidos.

FENADISMER recuerda que el fondo de la norma ya ha sido analizado por tres veces por altos Tribunales y por tres veces lo ha declarado ilegal, “por nada menos que por vulnerar un principio tan fundamental, como es el de no discriminación, por lo que cualquier artimaña judicial a la desesperada que pretenda llevarse a cabo para tratar de “entorpecer” los efectos de dicho pronunciamiento reiterado tan contundente no va a conseguir “borrar” su carácter discriminatorio, por mucho que algunos pretendan ignorarlo”.

MÁS DE 40 MILLONES DE EUROS PARA LOS TRANSPORTISTAS

La obcecación de la Diputación de Guipúzcoa, con la complicidad de las Juntas Generales, podría obligar a devolver a los transportistas los más de 40 millones de euros recaudados hasta la fecha más lo que se siga recaudando en los próximos meses.



EvoLUtion

Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico



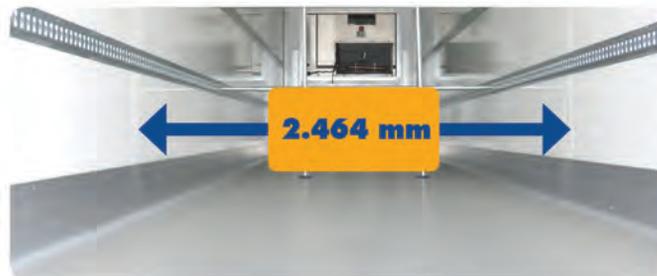
Escanea este código QR para ver el vídeo de Evolution



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



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS NO SALE DEL BACHE

EL VOLUMEN DE TONELADAS TRANSPORTADAS SE REDUJO DURANTE LOS TRES ÚLTIMOS TRIMESTRES DE 2020

LOS OBSERVATORIOS DE COSTES, PRECIOS Y ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA CORRESPONDIENTES AL CUARTO TRIMESTRE DEL PASADO AÑO REFLEJAN QUE LA SALUD DEL SECTOR SIGUE SIENDO DELICADA

Según reflejan los datos de la encuesta permanente que semanalmente hace el Ministerio de Transportes a 1000 transportistas de todos los sectores y especialidades, la actividad de las empresas en el cuarto trimestre de 2020 volvió reducirse, concretamente el volumen de toneladas transportadas descendió un 4,2%. Especialmente significativas fueron las caídas del transporte de corto recorrido (-4%) y del transporte internacional (-5,5%).

Desde Fenadismar recuerdan que se enlazan tres trimestres con descensos de toneladas transportadas: un 11,3% en el segundo trimestre y un 3,5% en el tercer trimestre.

SE INCREMENTAN LOS COSTES

En lo referente a los costes de explotación de la actividad del transporte de mercancías por carretera, en el cuarto tri-

mestre de 2020 se ha producido un incremento de los costes. El precio del carburante ha aumentado un 6,8% en el trimestre y también se ha producido un aumento de los costes financieros del 9,0%. Así el coste unitario por kilómetro para un vehículo articulado de carga general queda establecido en 1,07 €/km, habiéndose producido un incremento medio de los costes en un +2,3%, que se incrementa al 2,6% en el caso del vehículo articulado frigorífico y un incremento del 0,8% en el caso de la furgoneta. En dicho trimestre la partida del combustible ha ganado algo de peso en la estructura de costes, al representar en el 26,5% del total de los costes de explotación para un vehículo articulado de carga general, superado por la partida de personal y dietas, que representa un 35,6% del total de los costes.

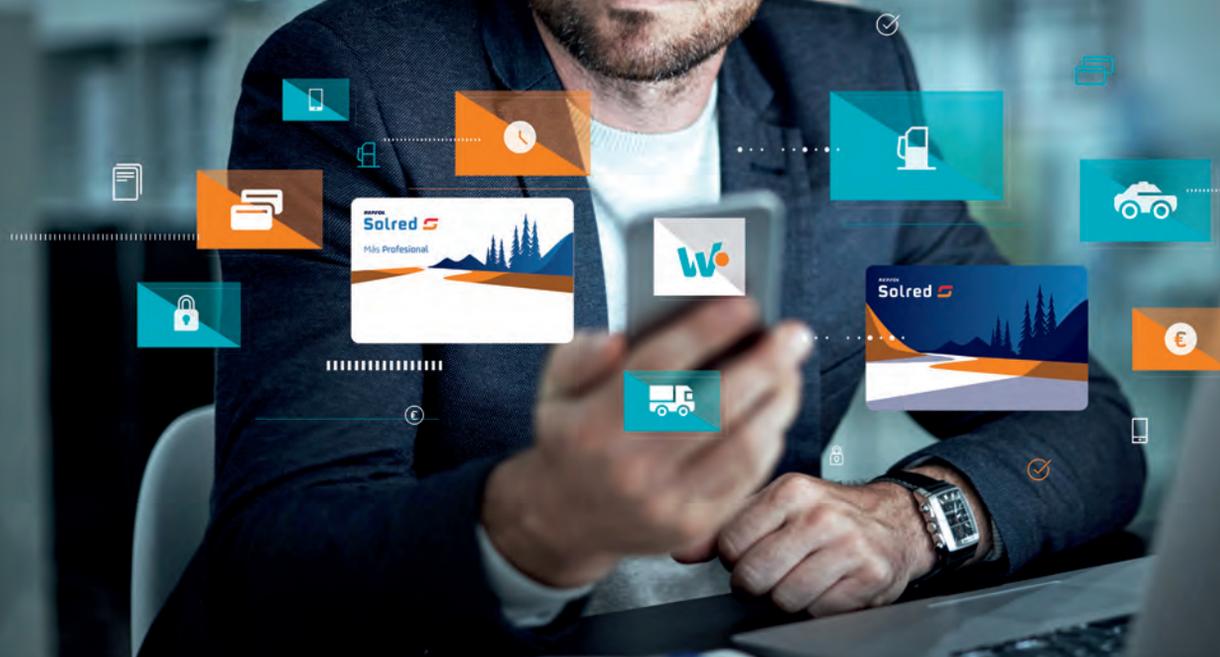
PRECIOS: LIGERAS VARIACIONES

En lo que se refiere a los precios percibidos por las empresas transportistas, en el cuarto trimestre de 2020 se observa un incremento respecto al trimestre anterior para transportes de largas distancias, superiores a 200 km y disminuyeron para los inferiores a 200 km. Sobre el precio del mismo trimestre de 2019, la variación fue de -1,1% para todas las distancias y de -0,3% para las distancias en carga de más de 300 kilómetros.



REPSOL

Inventemos el futuro



Con Waylet, la app de Repsol, tu negocio evoluciona

Gracias a Waylet, ahora podrás vincular tus tarjetas **SOLRED** y llevarlas siempre en tu móvil para pagar de forma rápida, cómoda y segura.

Y además, **al ser cliente de SOLRED Directo**, multiplica tus ventajas:

- Accede a tu facturación electrónica.
- Solicita y gestiona tus tarjetas.
- Revisa tus cuentas y operaciones.
- Y muchas más.



¡Descárgate Waylet!



Consíguelo en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google Play





CAMBIOS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

EL ADR 2021 SERÁ DE APLICACIÓN OBLIGATORIA A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2021

EL GOBIERNO HA ACTUALIZADO EL MARCO VIGENTE EN TRANSPORTE TERRESTRE DE ESTE TIPO DE MERCANCÍAS TENIENDO EN CUENTA LA EVOLUCIÓN CONTINUA DEL SECTOR, COMO POR EJEMPLO EN LAS CONDICIONES DE TRANSPORTE DE PILAS DE LITIO, EMBALAJES, ETIQUETADOS O EN LA CONSTRUCCIÓN Y HOMOLOGACIÓN DE LAS CISTERNAS USADAS EN ESTE TIPO DE TRANSPORTES

El Consejo de Ministros ha aprobado el nuevo marco regulador del transporte de mercancías peligrosas por carretera, que se enmarca en la prioridad que para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) supone la seguridad en el transporte como uno de los aspectos esenciales en el desarrollo de la actividad, tanto de viajeros como de mercancías, muy especialmente en el transporte de mercancías peligrosas. “Es esencial fijar unas reglas claras para el transporte seguro de estas necesarias mercancías y constituye una línea de acción prioritaria”, aseguran desde el Mitma.

CAMBIOS ADR 2021

En esta ocasión, la modificación afecta al modo de transporte por carretera y las principales modificaciones que supone el nuevo Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) 2021 para el transporte de mercancías peligrosas son:

- Cambios en las condiciones de transporte de pilas de litio. Un transporte que se ha incrementado con la llegada de nuevos usos en la movilidad ciudadana.
- Nuevas materias que se añaden a las ya clasificadas como peligrosas.
- Nuevas disposiciones especiales, que son aquellos que particularizan el transporte de determinadas mercancías, en virtud de determinadas circunstancias, siempre buscando facilitar el transporte de las mismas en condiciones de seguridad.
- Cambios en las instrucciones de embalaje, originadas por la aparición de nuevos objetos a transportar, o nuevas materias.
- Algunos cambios en el etiquetado y marcado de estas mercancías, punto esencial en el reconocimiento de estos transportes.
- Nuevas disposiciones de construcción y homologación de las cisternas. Las cisternas están asociadas en muchas ocasiones al transporte en grandes cantidades de mercancías peligrosas,

OBLIGATORIO DESDE EL 1 DE JULIO



La Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, presidida por el Mitma, informó favorablemente del contenido de la versión española del ADR 2021 en su reunión del 27 de noviembre de 2020. Tras el Acuerdo aprobado por el Consejo de Ministros, el nuevo texto consolidado del ADR se publicará en el BOE, y las modificaciones recogidas en el ADR 2021 serán de aplicación obligatoria a partir del 1 de julio de 2021.

“ES ESENCIAL FIJAR UNAS REGLAS CLARAS PARA EL TRANSPORTE SEGURO DE ESTAS NECESARIAS MERCANCÍAS Y CONSTITUYE UNA LÍNEA DE ACCIÓN PRIORITARIA”,
ASEGURAN DESDE EL MITMA

como gases, gasolinas, gasóleos, productos corrosivos, etc.

- Nuevas disposiciones relativas al transporte de sustancias radiactivas, en las que se destaca el material radiactivo de uso farmacológico muy generalizado en tratamientos médicos.



K

EXPLORA AHORA LA GAMA DE SILOS KÄSSBOHRER

LA SERIE DE SILOS MÁS LIGERO



Kässbohrer Ibérica S.L.U.

Jordi Llecha | M +34 609 773 898 | E jordi.llecha@kaessbohrer.com
Avda. De Valencia, 6, 1, 3A 08750 Molins de Rei Barcelona / España
E info@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com/es



Kässbohrer

Engenuity. since 1893



LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DEBERÁN LLEVAR UN REGISTRO SALARIAL OBLIGATORIO

Ya está en vigor el Real Decreto 902/2020 que establece la obligación para todos los autónomos y sociedades que tengan trabajadores asalariados a su cargo de realizar y actualizar un registro retributivo de toda su plantilla, en el que se muestre de forma separada las retribuciones de hombres y mujeres. Esta nueva obligación legal, que es de aplicación al sector del transporte por carretera, tiene como objetivo garantizar la transparencia de las retribuciones, independientemente del tamaño de la empresa, con el objetivo de acreditar la igualdad de trato y la no discriminación de los trabajadores asalariados. Para ello, el registro retributivo deberá incluir los valores medios -media aritmética y mediana- de salarios, complementos salariales y percepciones extrasalariales del personal, referidos al año natural, desglosados por sexo, y distribuidos por grupos profesionales, categorías profesionales, nivel, puesto o cualquier otro sistema de clasificación aplicable.

Del total de un millón y medio de empresas existentes en España que tiene al menos un trabajador asalariado, dicha medida afectará, según las estimaciones de FENADISMER, a un total de 50.000 empresas de transporte de mercancías por carretera, aunque el porcentaje de mujeres contratadas en el sector es de los más bajos, en concreto menos de un 11 % del total de personas empleadas, frente al 42% de media en el resto de los sectores económicos.



EL TRIBUNAL SUPREMO RATIFICA LA ABSOLUCIÓN DE ATFRIE

El Alto Tribunal no ha inadmitido el recurso de casación contra la Sentencia que absolvió a ATFRIE de la acusación de conductas anticompetitivas. De este modo, finaliza el recorrido judicial iniciado con las acusaciones vertidas contra la Asociación hace casi una década. “Se ha puesto de manifiesto el compromiso con la legalidad de ATFRIE, su Junta Directiva y sus asociados que fue injustamente cuestionada”, señala la organización. Desde ATFRIE han querido agradecer el apoyo de todos los que han estado a su lado a lo largo de este proceso.

TRANSPORTE DE CONTENEDORES: LUZ VERDE A LAS 44 TONELADAS

Pese a que la Directiva europea 2015/719 regulaba las condiciones para el transporte de los contenedores de 45 pies, su trasposición a la normativa española realizada en 2017 fue incompleta. Al aprobar Orden PRA/499/2017 de 1 de Junio, por la que se modificó parcialmente el Reglamento General de Vehículos, la Dirección General de Tráfico no estableció qué composiciones de vehículos y con qué pesos máximos se podían transportar los contenedores de 45 pies.

Para resolver esa omisión, Tráfico publicó el pasado año una Instrucción provisional que permita su aplicación transitoria hasta que se apruebe la modificación del Reglamento General de Vehículos, lo que se ha llevado a cabo mediante el Real Decreto 159/2021, publicado en el BOE del 17 de Marzo, por el que se modifica el Anexo IX sobre “Masas y Dimensiones” en los siguientes términos:

- en el caso de un vehículo de motor con 3 ejes, con semirremolque de 2 ó 3 ejes, que lleve, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima total de 45 pies, podrá alcanzar hasta las 44 toneladas de masa máxima de conjunto.
- en el caso de un vehículo de motor con 2 ejes, con semirremolque de 3 ejes, que lleve, en operaciones de transporte intermodal, uno o varios contenedores o cajas móviles de hasta una longitud máxima total de 45 pies, podrá alcanzar hasta las 42 toneladas de masa máxima de conjunto.



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

Año 43. #463
Abril 2021

TRANSPORTE3

www.transporte3.com



VOLVO FH

CAMIÓN DEL AÑO EN ESPAÑA 2021

NUEVO VOLVO FH

UN ICONO EN LA LARGA DISTANCIA

ESTE ESPECIALISTA PARA EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA PRESENTA UNA CABINA REINVENTADA, CON CARACTERÍSTICAS DE SEGURIDAD INNOVADORAS Y UN ENTORNO DE TRABAJO CENTRADO EN EL CONDUCTOR

Más visibilidad

La visibilidad se puede mejorar aún más añadiendo una cámara adicional en el lado del pasajero que ofrece una vista complementaria del lateral del camión en la pantalla secundaria de 9 pulgadas.

FAROS CON LUZ LARGA ADAPTATIVA



Este sistema **incrementa la seguridad** para todos los usuarios de la carretera al deshabilitar automáticamente segmentos concretos de la luz LED larga cuando el camión se acerca al tráfico que venga de frente o a otro vehículo por detrás. Los intermitentes también se han desplazado a la puerta, lo que le aporta al camión una aerodinámica mejorada y un aspecto más seguro.

“Este camión ayudará a los conductores a trabajar en un entorno más cómodo, moderno y seguro”

PERSONALIDAD PROPIA



En el frontal, su logotipo, el símbolo de hierro, ahora es más grande, y permite que el nuevo Volvo FH se reconozca con más facilidad incluso desde la distancia.

SEGURIDAD MEJORADA



El programador de velocidad adaptada (ACC) ahora funciona a todas las velocidades, incluso a cero km/h. Incluye de serie el sistema de frenos controlado electrónicamente (EBS), que es un requisito previo para funciones de seguridad como el Aviso de Colisión con Frenada de Emergencia y el

Control Electrónico de Estabilidad.

La seguridad se mejora aún más con el sistema de reconocimiento de señales viales, que puede detectar señales de tráfico como restricciones de adelantamiento, tipo de carretera y límites de velocidad. Además, opcionalmente, está disponible la Dirección Dinámica de Volvo con la Asistencia para Permanencia en el Carril y la Asistencia para la Estabilidad.

DIGITALIZACIÓN

El nuevo cuadro de instrumentos es totalmente digital. Cuenta con una pantalla de 12 pulgadas con cuatro vistas personalizadas que facilita al conductor la elección de la información que necesite en cualquier momento. Una **pantalla secundaria opcional de 9 pulgadas** puede proporcionar funciones de infoentretenimiento, asistencia de navegación, información de transporte y visión simultánea de las 4 cámaras.



NUEVA PALANCA DE CAMBIOS I-SHIFT



La palanca de cambios I-Shift es más esbelta, y ocupa **una posición más baja y adelantada** para asegurar que los cambios de marcha sean más suaves.

SISTEMA DE BATERÍAS DUAL



Cuenta con una batería única AGM muy mejorada con posibilidad de interruptor. Opcionalmente, está disponible un sistema de baterías dual para **cuando se necesita un mayor consumo de energía**. Permite disfrutar de un alto nivel de comodidad a bordo, sin renunciar a la capacidad de arranque a la mañana siguiente.

FRIGORÍFICOS OPCIONALES Y ALMACENAMIENTO ADICIONAL



Existe la posibilidad de incluir una o dos neveras y almacenamiento adicional para una vida cómoda en viajes de larga distancia.

VOLANTE RENOVADO



Ahora dispone de nuevas funcionalidades y el diseño de la botonera se ha actualizado.



“CON EL NUEVO VOLVO FH CON I-SAVE, OFRECEMOS A LOS TRANSPORTISTAS AÚN MÁS OPORTUNIDADES DE REDUCIR SUS COSTES OPERATIVOS Y EL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL”

Este nuevo camión llega en una versión que ahorra todavía más combustible y puede reducir los costes de este hasta en un 10%, lo que significa una mejora de tres puntos porcentuales con respecto a la generación anterior, gracias a las **actualizaciones de software al conducir en modo Eco, mejoras de I-See y diseño aerodinámico** del nuevo modelo. La diferencia de consumo de combustible se calcula comparando los costes del diésel y AdBlue para I-Save: D13TC Euro 6 step D con el paquete de combustible para larga distancia, comparado con D13 eSCR Euro 6 step D sin el paquete de combustible para larga distancia.

El nuevo Volvo FH con I-Save, **disponible con potencias de 460 o 500 CV**, no solo representa un gran avance en cuanto a ahorro de combustible. Su par optimizado dentro de una amplia gama de revoluciones permite una conducción suave y ofrece la potencia necesaria para mantener una velocidad media alta y constante, incluso con una topografía complicada.

MOTOR DE GNL

El Volvo FH puede estar propulsado con gas natural licuado (GNL), que reduce las emisiones de CO2 hasta en un 20 por ciento en comparación con el diésel, o con BioGNL, que reduce el CO2 hasta un cien por cien. Esto se refiere a las emisiones del vehículo durante su uso, lo que se conoce como reducción del depósito a las ruedas.

LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DEL VOLVO FH YA ESTÁ EN CAMINO

Después de iniciar la comercialización de las versiones eléctricas de los más pequeños de la familia (FL y FE), el fabricante sueco está acelerando la introducción de camiones eléctricos pesados.

Recientemente acaba de poner en marcha un proyecto enfocado en el transporte pesado para distancias más largas. En las primeras pruebas piloto exclusivas a escala mundial, un camión Volvo FH totalmente eléctrico con un conjunto de 60 toneladas está recorriendo un trayecto de 150 kilómetros en Suecia.

Los resultados ayudarán a buscar el equilibrio adecuado entre la distancia operada, el peso y los puntos de carga en las operaciones diarias del transporte por carretera. “Nuestro compromiso es que toda nuestra gama de ventas de camiones no incluya combustibles fósiles, a más tardar para el año 2040”, asegura Roger Alm, Presidente de Volvo Trucks.





CAMIÓN DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA

UN JURADO COMPUESTO POR MÁS DE UN CENTENAR DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE DE NUESTRO PAÍS Y ESPECIALISTAS DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN HA DISTINGUIDO AL NUEVO VOLVO FH CON ESTE RECONOCIMIENTO

Una vez más, la transparencia en el proceso de elección ha estado plenamente garantizada. Los miembros del jurado hicieron llegar su voto a la notaría de doña Sandra María Medina Gonzalvez, quien, después de realizar los pertinentes recuentos, levantó el acta notarial con el nombre del ganador.

Este año, debido a la pandemia ocasionada por el virus COVID-19, el anuncio de los ganadores en cada una de las categorías se realizó de forma virtual. No se pudo celebrar por tanto la ya tradicional gala de entrega de trofeos, que en la pasada edición reunió a más de 550 personas del sector de la movilidad.

“ESTAMOS MUY CONTENTOS DE RECIBIR ESTE PRESTIGIOSO RECONOCIMIENTO Y DE LA ACOGIDA QUE HA TENIDO ESTE MODELO EN EL MERCADO. EL NUEVO VOLVO FH REPRESENTA EL TRABAJO DE MUCHOS AÑOS DE DESARROLLO Y SUPONE UNA GRAN INVERSIÓN EN EL FUTURO”, ASEGURA GIOVANNI BRUNO, DIRECTOR GENERAL DE VOLVO TRUCKS ESPAÑA



CAMIÓN DEL AÑO: CUATRO TRIUNFOS DE LA GAMA FH

El pasado año, los profesionales del transporte de nuestro país ya otorgaron esta distinción a un modelo del fabricante sueco: **el Volvo FH I-Save fue reconocido con el premio 'Camión del Año 2020'**. A este éxito se sumó el liderato en el ranking de ventas de camiones en España con más de 2500 unidades y un 15,7% de cuota de mercado. En el segmento de las Tractoras, su cuota se elevó hasta el 17,2%, y el Volvo FH con I-Save **se convirtió en el modelo más vendido en nuestro país**. Hay que recordar que, en sus más de 25 años de historia, la gama FH ha obtenido en otras dos ocasiones el premio Camión del Año: **el Volvo FH 12 lo consiguió en 1993 y la renovación del Volvo FH, en 2013**.

JURADO DEL CAMIÓN DEL AÑO 2021 EN ESPAÑA

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

Luis Miguel Berdasco Blanco
 HIPER TRANS - Juan Gatnau
 IBERTINSA - Luis Álvarez
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil
 INSIA - José María López Martínez
 INTA - José Luis Rivera Pardo
 ISABEL ALONSO ALONSO -
 José Valero Ridao
 JANOCARGO - Ramón Jano Gago
 JUAN FRANCISCO ARANDA -
 Juan Francisco Aranda Sánchez
 LA VASCONGADA -
 José Luis Albertos Esteban
 LOETRANS - Carlos Arias
 LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruíz Alonso
 LOGICA ARANDA -
 José Luis Olivella Espeja
 LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER -
 Lorena Ballester
 LOGÍSTICA Y TRANSPORTES DE PEDRO -
 Patricio de Pedro
 MAÑERO TRANSPORTES E HIJOS -
 Javier Mañero Chaves
 MARCOTRAN - Jesús Marco Berges
 MARTINEZ MARCOS -
 Miguel Ángel Martínez Yuste
 MERCAVIA RETAMAR -
 Javier Fernández
 MERLATRANS - Francisco López
 MESQUITRANS -
 Juan Vicente Ferriz Hernández
 METRATIR AUTOMOVILES -
 Carlos Mansilla
 MG TRANSPORT - Tomas Fernandez
 MIRATRANS -
 Mercedes Pérez Sánchez
 MOLINERO LOGISTICA -
 Javier Jiménez Omeñaca
 NARVAL LOGISTICA FRIGORIFICA -
 Marta Sánchez López-Lago
 NUPPEC LOGISTICA -
 Miguel Esteve Piquer
 PANTANY LOGISTIC - Juan González
 PRIMAFRIO -
 José Esteban Conesa Alcaraz
 PROCOEX MUDANZAS - Roberto Megia
 REVISTA TRANSPORTE 3 -
 Manuel Rujas Vicente
 RODRIGO LOGISTICA -
 José Luis Rodrigo
 SANTIAGO PEÑARANDA -
 Santiago Peñaranda
 SANTO DOMINGO LOGISTICA -
 Antonio Santo Domingo Gil

SEALOG - Jorge Irisarri Tejo
 SETRAM - Daniel Tarragona Masana
 TRACTOLE - Ángel Moreno
 TRAINSA - Ángel Talavera Pareja
 TRAMISA - Enrique Ortiz Serena
 TRANS JAYLO - David García Osta
 TRANSDONAT - Carlos Donat Aliaga
 TRANSGESOL -
 Pedro Antonio Gerez Soler
 TRANSINTERCANO -
 Juan Antonio Cano Cano
 TRANSNORIEGA -
 José Noriega Andrades
 TRANSNUGÓN - Pablo Bordils Montero
 TRANSPORTE TIO Y SOBRINO GARCIA -
 Fernando García Morales
 TRANSPORTES ABENGOZA -
 Federico Abengoza
 TRANSPORTES AGUSTIN RIAÑO -
 José Luis Romeo
 TRANSPORTES BELZUNCES -
 Antonio Belzunces Rojas
 TRANSPORTES CABRERA -
 José Antonio Cabrera
 TRANSPORTES CAUDETE -
 Rubén Pagan Acuyo
 TRANSPORTES CEREZUELA -
 Ginés García Cerezuela
 TRANSPORTES CESÁREO MARTÍN-SANZ -
 Cesáreo Martín-Sanz
 TRANSPORTES EUROCRUZ -
 Eleuterio Vázquez
 TRANSPORTES F MENDEZ -
 Alejandro Méndez
 TRANSPORTES J CARRION -
 José Sánchez
 TRANSPORTES LARA -
 José Manuel Lara Sanz
 TRANSPORTES MARTIN -
 Federico Martín Sancho
 TRANSPORTES MAZO HERMANOS -
 José Ramón Mazo Baldovi
 TRANSPORTES MONFORT -
 Manuel Monfort Tena
 TRANSPORTES PAÑALON -
 Marcos Montero Ruiz
 TRANSPORTES QUIMICOS RAMIREZ -
 Alberto Ramírez
 TRANSPORTES RALLO - José Rallo
 TRANSPORTES ROBERTO HERNAN -
 Roberto Hernán
 TRANSPORTES SEDANO -
 Valentín Sedano Prieto
 TRANSPORTES SEGOVIA E HIJOS -
 Jorge Segovia
 TRANSPORTES SINDO -
 Gumersindo Iglesias
 TRANSPORTES SOLAZO -
 Elena Soravilla
 URBASER (Grupo ACS) -
 Rubén Torrado Hernández
 VIA AUGUSTA -
 Carmelo González Sayas
 XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

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



NUEVO VOLVO FH CON I-SAVE

Aún más eficiente



El **Volvo FH con I-Save** llega ahora en una versión que ahorra todavía más combustible y puede reducir los costes de combustible hasta en un 10% en comparación con un Volvo FH común equipado con nuestro motor de 13 litros con Euro 6 step D*. Esto significa una importante mejora de tres puntos porcentuales con respecto a la generación anterior.

Las actualizaciones en el software de I-Save y la nueva función de I-See unidos a un diseño aún más aerodinámico han dado con la combinación perfecta de bajo consumo de combustible con una gran facilidad de conducción. Se convierte así en la herramienta de trabajo perfecta para muchos transportistas, con el reconocimiento del premio al **Camión del Año 2021**.

* El rendimiento de combustible puede variar. Consulte más información en volvotrucks.es/i-save

VOLVO FH CON I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress





LA FAMILIA RENAULT TRUCKS EVOLUCIONA

INCORPORA NOVEDADES EN LAS GAMAS T, T HIGH, C Y K

EL FABRICANTE FRANCÉS HA INTRODUCIDO MEJORAS EN LA SEGURIDAD, LA PRODUCTIVIDAD Y EL CONFORT DE CONDUCCIÓN Y DE VIDA A BORDO

En un primer vistazo, vemos que el aspecto exterior de los mayores de la familia Renault Trucks ha cambiado: ahora los grupos ópticos son más pequeños y la calandra tiene un nuevo diseño tipo panel.

En interior también se han incorporado múltiples novedades enfocadas a incrementar el nivel de confort. Los vehículos cuentan con una nueva columna de dirección con orientación multidireccional que permite al conductor adoptar la posición idónea en todo momento. Mediante un pedal de control único se ajusta la posición y la inclinación del volante. Además, Renault Trucks ha actualizado su gama de asientos y propone una oferta modular para lograr la máxima flexibilidad en cuanto a ajustes, elección de combinaciones y opciones. Están disponibles nuevos tejidos más resistentes e incluso una versión en cuero.

Las versiones 2021 de las gamas T, T High, C y K también disponen de nuevas soluciones de almacenamiento. Se ha añadido un soporte para tableta y smartphone al alcance de la mano del conductor, con dos tomas USB-C. Asimismo, se

ha agregado un nuevo cajón para documentos de formato A4. En el lado del pasajero, los vehículos cuentan con dos espacios de almacenamiento con una capacidad total de 7 litros (inclusive un espacio refrigerado de 2 litros).

Por último, Renault Trucks ha rediseñado la litera para garantizar la comodidad del conductor durante su tiempo de descanso. Ha aumentado el espesor del colchón de la litera «Sérénité» en un 13 %, y ha doblado el número de muelles, y de forma opcional se puede agregar un sobrecolchón lavable con memoria de forma.

A nivel de la litera, y para mayor comodidad, se han incluido dos tomas USB-C, y se ha mejorado la calidad del sonido en la cabina gracias al acuerdo de la marca con Hi-Fi Focal, fabricante francés de altavoces y sistemas de sonido.

MAYOR SEGURIDAD

Aumentar el nivel de seguridad de los conductores y de los usuarios de la carretera también ha



LA MARCA FRANCESA HA REALIZADO LOS CAMBIOS MÁS IMPORTANTES EN SU GAMA DE VEHÍCULOS PESADOS DESDE SU RENOVACIÓN TOTAL EN 2013

sido esencial a la hora de desarrollar las nuevas gamas T, T High, C y K de Renault Trucks.

Estos nuevos vehículos vienen equipados de serie con faros LED, una luz más parecida a la natural que mejora la visibilidad de noche. Además la vida útil de una fuente LED es hasta treinta veces superior a la de una bombilla tradicional. También se han colocado elementos ópticos LED suplementarios en el interior de las puertas con el fin de iluminar los peldaños y mejorar la seguridad en las subidas y bajadas del vehículo. Para una perfecta seguridad del conductor, su carga y los usuarios de la carretera, todos los vehículos se pueden equipar opcionalmente con un dispositivo mecánico anti-intrusión (safety door-lock), cámaras y detectores de presencia, o puertas-visión con una visibilidad óptima de peatones y ciclistas.

Asimismo, la activación de urgencia del freno de aparcamiento reduce el riesgo de movimiento imprevisto del vehículo cuando el conductor abandona la cabina, realizándose automáticamente el bloqueo de las ruedas para inmovilizar el camión.

ANTICIPACIÓN PARA OPTIMIZAR EL MANTENIMIENTO

Renault Trucks ha desarrollado una nueva tecnología de actualización del software de los camiones sin necesidad de pasar por el taller.

Esta opción está integrada en la oferta de mantenimiento predictivo «Excellence Predict», que permite al fabricante actuar antes de que ocurra una avería, aportando más tranquilidad a los transportistas al garantizar la movilidad constante de su flota.

Según sus estimaciones, es posible prevenir averías en tiempo real para el 80 % de los componentes que puedan causar una inmovilización.

De forma complementaria, los expertos de la red de Renault Trucks pueden efectuar diagnósti-

Los nuevos faros LED y el renovado diseño de la calandra son los cambios más destacados en el exterior de una cabina que también ha mejorado su aerodinámica.



En la cabina se han incorporado múltiples novedades enfocadas a incrementar el nivel de confort del conductor.

cos previos, actualizaciones de funcionalidades y ajustes a distancia en los vehículos. Así, disminuye la frecuencia de las citas en el taller y se optimizan las visitas.

Por último, hay que destacar que, en función de ciertos usos y kilometrajes, los intervalos de cambio de aceite de los vehículos equipados con motores de 13 litros Euro VI ahora pueden prolongarse hasta los 150 000 km o 18 meses, lo que se traduce en una reducción de los costes de mantenimiento.

UN 3 % MENOS DE CONSUMO DE CARBURANTE

La aerodinámica de la cabina se ha mejorado a nivel de la calandra, y se han agregado extensiones del arco de la rueda para agilizar el paso del aire. Además, los vehículos cuentan con nuevas tecnologías para seguir reduciendo el consumo de carburante: una nueva versión del control de velocidad predictivo Optivision y un control de velocidad optimizado con dos modos de conducción posibles:

- «Eco on», el modo por defecto optimiza el consumo de carburante actuando a nivel de la aceleración, el cambio de marcha, el control de la velocidad o la desaceleración.
- El modo «Eco off» permite modificar el modo de conducción: un indicador informa al conductor en tiempo real sobre el estilo de conducción adoptado. Una nueva funcionalidad «Pulse and Glide» mejora aún más el consumo manteniendo la velocidad del vehículo cercana a la consigna del «Cruise Control» (+/- 2 km/h).

Además, los nuevos vehículos Renault Trucks T y T High cuentan con neumáticos clase A de serie, los más eficaces del mercado en términos de ahorro de carburante.





“OFRECEMOS A LOS TRANSPORTISTAS UN CAMIÓN MÁS EFICIENTE”

FRANÇOIS BOTTINELLI, CONSEJERO DELEGADO DE RENAULT TRUCKS ESPAÑA

COINCIDIENDO CON LA RENOVACIÓN DE SUS GAMAS DE VEHÍCULOS PESADOS, EL MÁXIMO RESPONSABLE DE LA FIRMA FRANCESA EN NUESTRO PAÍS HA CONCEDIDO UNA ENTREVISTA A TRANSPORTE 3: “ESPAÑA ES UN MERCADO ESTRATÉGICO PARA RENAULT TRUCKS. QUEREMOS MANTENER UNA POSICIÓN FUERTE Y SOSTENIBLE A LARGO PLAZO”, DESTACA

Qué balance hace de la evolución de las ventas de vehículos industriales en este primer trimestre? ¿Esperaban que volviesen tan pronto a unas cifras pre-COVID?

La verdad es que no esperábamos una recuperación tan rápida del mercado. El primer trimestre ha crecido en torno a un 20% tanto en pesados como en ligeros, pero hay que recordar que la segunda mitad del año pasado ya fue bastante buena. Tractoras

y Rígidos se han recuperado bien, los vehículos de Obra van más despacio, y los Ligeros están fuertes.

¿Cómo prevén que evolucione el mercado durante 2021? ¿La incertidumbre está provocando que se retrasen adquisiciones? ¿En este contexto, cree que las flotas ganarán protagonismo?

Por el momento vemos que hay demanda y creemos que el mercado puede seguir creciendo con la misma dinámica que los últimos meses, pero también es verdad que se sigue respirando una incertidumbre que afecta a todos los actores de la cadena de suministro. En líneas generales, en Renault Trucks somos optimistas porque -como ya se demostró durante la pandemia- la logística y el transporte van a seguir jugando un papel muy importante en los tiempos que vivimos.

Considero que el equilibrio entre grandes flotas, flotas y autónomos es necesario y espero que se mantenga por el bien de todos los actores. En el contexto actual, sí estamos viendo que ha crecido notablemente la demanda de vehículos seminuevos entre los autónomos.

“HEMOS MEJORADO DE FORMA IMPORTANTE EL INTERIOR DE LA CABINA, Y HEMOS CONSEGUIDO UNA DISMINUCIÓN DE HASTA UN 3% EN EL CONSUMO”

¿Cómo ha sido el arranque del año para Renault Trucks? ¿Qué objetivos de ventas se han fijado para este ejercicio?

Estamos creciendo en línea con el mercado, liderando en distribución y en rígidos.

Como segundo mercado más grande para Renault Trucks, España es un país estratégico. Queremos mantenernos en una posición fuerte y estable, gestionando un equilibrio entre la venta de vehículos nuevos y usados, y así garantizar la sostenibilidad a largo plazo para nuestros clientes en un mercado tan competitivo.

¿La situación actual les ha llevado a barajar un posible aplazamiento de la renovación de las gamas T, C y K? ¿Cuáles son las novedades más destacadas? ¿Cuándo se iniciará la comercialización de los tres modelos?

El lanzamiento estaba programado para este momento y hemos decidido mantener la hoja de ruta. A día de hoy, lo importante es demostrar a los clientes que seguimos innovando incluso en momentos complicados.

Respecto a las novedades, hay que resaltar que es una evolución de los vehículos que se comercializan en la actualidad. Pensamos que a los transportistas no les gustan los cambios demasiado radicales, que lo más importante para ellos es nuestro alto nivel de fiabilidad. Hemos mejorado de forma importante el interior de la cabina para que el conductor pueda disfrutar de un mayor nivel de confort y de seguridad. Por otra parte, hemos conseguido una disminución de hasta un 3% en el consumo, hemos ampliado los

periodos de mantenimiento hasta 150.000 kilómetros para los motores de 13 litros, y ahora es posible realizar las actualizaciones de software de forma remota. Nuestros esfuerzos están enfocados a poner en manos de los clientes un camión más eficiente y aumentar el tiempo de disponibilidad. En este sentido, el sistema Predict juega un papel clave porque nos permite monitorizar a distancia el estado de un buen número de componentes y anticiparnos a posibles incidencias.

En poco tiempo lanzaremos una novedad importante: un compromiso de compensación al cliente en caso de parada excesiva. Próximamente daremos más detalles al respecto. Además, durante los próximos años seguiremos introduciendo evoluciones en nuestros vehículos. Hemos optamos por la evolución en lugar de la revolución y estos vehículos renovados ya se están comercializando.

Renault Trucks viene apostando por la electromovilidad desde hace muchos años y en 2023 tendrán una gama completa 100% eléctrica. ¿Esta apuesta cierra la puerta definitivamente a cualquier otra alternativa?

Efectivamente llevamos trabajando en la electromovilidad desde 2010, y somos pioneros. Tenemos claro que para conseguir la descarbonización la electromovilidad es una alternativa sostenible y con futuro. Nosotros consideramos que ésta es la mejor solución para distribución urbana y regional y con Renault Trucks esto ya es una realidad. Hoy tenemos camiones eléctricos de serie entregados y ya trabajando en clientes. Por supuesto, seguimos invirtiendo en tecnología de futuro. Formamos parte del Grupo Volvo y creemos que la cooperación entre los distintos actores del sector es fundamental. Esto nos permite seguir investigando en otras tecnologías, como la pila de combustible, que consideramos será la mejor opción para la larga distancia.

“LA SOSTENIBILIDAD Y EQUILIBRIO EN TODAS LAS ACTIVIDADES DEL NEGOCIO Y EN TODOS LOS ESLABONES DE NUESTRA CADENA, SON LOS PILARES QUE NOS PERMITEN AFRONTAR EL FUTURO CON SEGURIDAD Y CONFIANZA”



La marca francesa apuesta decididamente por la electromovilidad. Contará con una gama eléctrica completa para todas las actividades en 2023.

“UNO DE LOS GRANDES ÉXITOS DE NUESTRA MARCA ES LA FORMA DE GESTIONAR EL NEGOCIO DE LOS USADOS: HEMOS TRIPLICADO JUNTO CON NUESTRA RED LAS VENTAS EN LOS 3 ÚLTIMOS AÑOS”

La autonomía y los tiempos de recarga son dos de los “puntos negros” de esta tecnología, ¿Cómo evolucionarán?

Es cierto que estos dos puntos son muy importantes de cara al desarrollo de la electromovilidad. La autonomía está en evolución continua, mejorando cada día y los puntos de recarga irán aumentando a medida que se implementen las políticas de subvención que tenemos en España. Lo que puedo decir es que como marca estaremos listos para cumplir los objetivos que nos lleven a ser ‘fossil free’ en el año 2040.

¿Consideran suficiente el apoyo de las administraciones a nivel nacional y europeo para conseguir que en 2030 el 35% de las ventas sean camiones eléctricos?

Está claro que es necesario un esfuerzo colectivo porque estamos hablando de descarbonizar el transporte y la sociedad. Sinceramente, creo que las administraciones están haciendo un trabajo importante, algunos países como Suiza, Países Bajos, Francia o Austria han presentado planes muy potentes para fomentar la electromovilidad, y seguro que habrá más -como España- que se unan a esta corriente.

Si no hay planes de ayuda, los transportistas no van a apostar por los camiones eléctricos. El objetivo es que el coste total de propiedad se aproxime más al de un diésel. Para lograrlo será necesario el apoyo de las autoridades.



Bottinelli asegura que han optado “por la evolución en lugar de la revolución”. Estos vehículos renovados ya se están comercializando.

Hace prácticamente un año comenzó a rodar el primer camión 100% eléctrico de Renault Trucks en España, ¿qué impresiones les ha transmitido Urbaser? ¿Tienen previsto entregar más unidades a lo largo de 2021?

El cliente nos transmite que este camión es muy agradable en términos de conducción. La autonomía también se está gestionando bien gracias a una planificación adecuada de las rutas. En este aspecto, el uso es completamente distinto a un camión diésel. Ya tenemos múltiples clientes operando con camiones 100% eléctricos en Europa y el número crece cada mes. En España estamos detectando mucho interés en esta gama y recibimos peticiones de información a diario. Este interés nos hace pensar en una rápida aceleración de las ventas especialmente en sectores como recogida de basuras y la última milla. En la actualidad nuestra gama eléctrica cuenta con la Master ZE, el D y el D Wide hasta las 26 toneladas, que ya están operando con nuestros clientes en el mercado. Y en 2023, contaremos con una gama eléctrica completa para todas las actividades.

¿En qué situación se encuentra la red después de un año tan complicado? ¿Cómo se está comportando la postventa?

La salud de la red es buena. Ha mostrado una gran capacidad de adaptación y resiliencia durante los últimos meses. Siguen en marcha nuevos proyectos de inversión y la postventa se está recuperando progresivamente desde el tercer trimestre del año pasado. Estamos un 7-8% por encima de 2020.

Además, seguimos desarrollando muy bien la venta de servicios, casi el 50% de nuestros camiones se venden con algún tipo de contrato de mantenimiento y el objetivo es tener este año 2.000 camiones conectados con el servicio Predict. Los clientes están comprobando en primera persona cómo se incrementa el tiempo de disponibilidad de sus vehículos.

¿Cómo están evolucionando las ventas de vehículos seminuevos Renault Trucks? ¿Y las de modelos reacondicionados X-ROAD y P-ROAD?

Uno de los grandes éxitos de nuestra marca es la forma de gestionar el negocio de los usados: hemos triplicado junto con nuestra red las ventas en los 3 últimos años.

Estamos comercializando camiones VO fundamentalmente a través de nuestra red. De este modo, añadimos valor al vehículo. Además, hacemos que la experiencia de compra sea la misma que la de un cliente que adquiere un camión nuevo.

Pienso que lo estamos haciendo muy bien junto a nuestra red y los números lo demuestran. Hemos conseguido que los Usados pasen de ser “un mal necesario” a ser una oportunidad real de negocio.

También hemos potenciado mucho las ofertas de los vehículos reacondicionados en fábrica (X-ROAD y P-ROAD). Como fabricante, tenemos la responsabilidad de añadir valor en las otras vidas del vehículo.

COCENTRO

MOTORES RECONSTRUIDOS DE CALIDAD
TESTADOS EN EL BANCO DE POTENCIA



AFINADOS COMO EL PRIMER DÍA

Concesionario oficial

IVECO

**IVECO
BUS**



COCENTRO

Ctra. Valencia Km. 12, 28031 MADRID.
Centralita 91 301 37 60
Fax: 91 331 20 13

Avda. La Industria, 23. Pol. La Cantueña
28947 Fuenlabrada -MADRID
Tfno. 912900564



www.cocentro.com



ASÍ ES EL NUEVO IVECO S-WAY DE MARC MÁRQUEZ

EL BUQUE INSIGNIA DE LA MARCA ITALIANA VIAJARÁ POR LOS CIRCUITOS EUROPEOS

EL EQUIPO REPSOL HONDA DE MOTOGP VUELVE A APOSTAR POR LOS VEHÍCULOS IVECO PARA EL TRASLADO DE TODO EL MATERIAL DEL EQUIPO EN LAS CARRERAS DEL CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOGP QUE DISPUTAN EN EUROPA

La ruta de los IVECO S-WAY, decorados con una renovada imagen, en línea con los colores oficiales del equipo, arrancó en el GP de Portugal, y está previsto que finalice en el GP de la Comunidad Valenciana, que se celebrará en noviembre.

UN DISEÑO MÁS DEPORTIVO

Los IVECO S-WAY, además de transportar todo el material necesario, entre lo que se encuentran las piezas de recambio y herramientas, cumplen muchas otras funciones. Estos vehículos también trasladarán los remolques que conforman las oficinas y áreas de descanso de los pilotos Marc Márquez y Pol Espargaró y del resto del equipo, de circuito en circuito. "La nueva imagen de los vehículos ha sido diseñada con un enfoque más deportivo y moderno alineada con el espíritu competitivo del equipo Repsol

Honda. Este nuevo diseño atemporal, con la calandra cromada, aporta la fuerza y potencia que sienten los pilotos al llevar con orgullo su nueva equipación en la pista", explican los responsables de IVECO. Además, cada uno de los vehículos IVECO S-WAY está adornado con el número y nombre de los pilotos - Marc 93 y Pol 44 -, con sus colores, siendo así, uno más del equipo.

"ESPERAMOS QUE ESTA UNIÓN CONSIGA MUCHÍSIMOS ÉXITOS"

"Para nosotros es un placer que una compañía histórica como IVECO se vincule una temporada más al equipo con más historia en el Campeonato del Mundo de MotoGP. Vivimos la pasión por el motor y esperamos que esta unión consiga muchísimos éxitos este 2021", ha asegurado Alberto Puig, Repsol Honda Team Manager.



CADA UNO DE LOS VEHÍCULOS IVECO S-WAY ESTÁ ADORNADO CON EL NÚMERO Y NOMBRE DE LOS PILOTOS –MARC 93 Y POL 44–

Por su parte, Ruggero Mughini, Director General de IVECO para España y Portugal, se ha mostrado orgulloso de seguir siendo por segundo año consecutivo, el compañero de competición del equipo HRC con el IVECO S-WAY. “Esta nueva temporada, damos la bienvenida a Pol Espargaró, que junto a Marc, superarán todos los retos que se les pongan por delante, como han demostrado en pasadas competiciones, y conseguirán todos los éxitos que se propongan. Porque sólo juntos, en equipo, seguiremos siendo imparables”.

TALLERES GARRIDO, ENTRE LOS MEJORES SERVICIOS DE LA RED TRUCK STATION DE IVECO

Los ganadores del IVECO Service Challenge de esta edición han sido: oro para IVECO Austria Ges.M.B.H Fil Wóollersdorf, plata para Talleres Garrido (Albacete), y bronce para Rauch & Wagner GMBH (Alemania).

Talleres Garrido es el concesionario oficial de IVECO en Albacete desde hace más de 30 años y, después de estar entre los mejores con su centro de Motilla de Palancar en 2018, vuelve a ser premiado por el servicio que prestan sus instalaciones en Albacete. “Para Talleres Garrido el mayor reconocimiento que puede recibir es el que venga por su actividad de postventa, ya que para nosotros es el pilar principal en el que se asienta nuestro desempeño como Concesionario. Además, este convencimiento está en el gen fundacional de nuestra empresa, y se ha impregnado a lo largo de su historia en todos sus gestores y empleados”, asegura José Luis Díaz García, Director Gerente de Talleres Garrido.

Por su parte, Ricardo Vezanzones, Director de Service de IVECO en España y Portugal, señala que “el valor añadido más destacado de Talleres Garrido es su forma de trabajar en la que, realmente, el cliente es lo primero y lo antepone ante todo, valores que, sin duda, le unen a IVECO”.

ASÍ SON LOS TRUCK STATION

Los Truck Station, sometidos a una auditoría por año, garantizan la disponibilidad de los recambios necesarios, gracias a la eficiente gestión del stock y la logística de IVECO.

Además de los amplios horarios de apertura que optimizan el servicio al cliente, los Truck Station cuentan con un personal formado y herramientas de diagnóstico de última tecnología que aseguran una reparación de calidad.



ESTA RED CUENTA CON 263 PUNTOS EN TODA EUROPA QUE OFRECEN UN SERVICIO COMPLETO A LOS TRANSPORTISTAS, GARANTIZANDO LA DISPONIBILIDAD DE LOS RECAMBIOS NECESARIOS Y REDUCIENDO ASÍ EL TIEMPO DE REPARACIÓN

Sus servicios van más allá de lo tradicional, y ofrecen un plus a los clientes, como vehículo de sustitución, servicio de remolque, de neumáticos, de carrocería, servicio de adblue y convenios con hoteles para proporcionar alojamiento, incluyendo el servicio de traslados desde y hasta el concesionario.



Los resultados de este proyecto permiten concluir que las entregas silenciosas fuera de las horas punta contribuirán a que las ciudades estén más limpias y menos congestionadas con más rapidez que de ninguna otra forma.



ASÍ MEJORA LA DISTRIBUCIÓN URBANA EL MAN eTGM

CONSIGUIÓ REDUCIR EL TIEMPO DE ENTREGA Y AUMENTÓ LA PUNTUALIDAD

ESTE CAMIÓN 100% ELÉCTRICO HA PARTICIPADO EN EL PROYECTO ZEUS (ZERO EMISSION OFF-PEAK URBAN DELIVERIES) DEL INSTITUTO EUROPEO DE INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA PARA LA MOVILIDAD URBANA

La ciudad de Múnich, al igual que muchas otras áreas metropolitanas, está sufriendo un aumento del tráfico y de la contaminación atmosférica. Una transformación en la forma de suministrar bienes y mercancías en el centro de la ciudad generaría efectos positivos a varios niveles. La solución consiste en entregar la mercancía a los minoristas fuera de las horas punta utilizando camiones con motor eléctrico.

HASTA UN 30% DE AHORRO DE TIEMPO

Y así quedó demostrado en las pruebas de conducción que el pasado mes de noviembre MAN llevó a cabo en colaboración con la ciudad de Múnich en el marco del proyecto ZEUS, cuyos resultados ya están disponibles. Los ensayos realizados con el camión de reparto totalmente eléctrico MAN eTGM revelaron un ahorro de tiempo de entre el 15 % y el 30 %, que puede conseguirse reprogramando la franja de entregas en el centro de la ciudad a las horas de menor actividad. Al mismo tiempo, se consiguió aumentar hasta casi el 100 % la puntualidad y la fiabilidad en la planificación. Otro aspecto es la reducción de ruido perfectamente aprecia-

ble cuando se utilizan camiones eléctricos, una cuestión que hace que las entregas en las horas valle sean factibles, ya que los residentes locales no se ven afectados.

RETOS PENDIENTES

Las pruebas realizadas en el marco del proyecto ZEUS demuestran que el sistema de reparto funcionó de forma más eficiente, se redujo el tiempo de entrega, aumentó la puntualidad y no se produjeron molestas emisiones de ruido provocadas por el funcionamiento de los vehículos. Un reto importante que aún hay que superar es el hecho de que los comercios minoristas tienen que reestructurar la recepción de sus mercancías a las horas de menor afluencia, lo que puede suponer un aumento de los costes para los comercios.



De izquierda a derecha Miguel Ángel Abad y José Ángel Marco de Alquiler Sostenible y Juan Vicente Chaparro y Fernando Martín, de MAN Truck & Bus Iberia.



ALQUILER SOSTENIBLE CONFÍA EN MAN TOPUSED

LOS CAMIONES DEL FABRICANTE ALEMÁN REPRESENTAN MÁS DEL 60% DE SU FLOTA

LA COMPAÑÍA DEDICADA A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS INTEGRALES PARA PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESA DE TRANSPORTES Y AUTÓNOMOS HA INCORPORADO 40 TRACTORAS USADAS MAN TGX

A comienzos de 2015 compró sus primeras 20 tractoras MAN TGX, y poco a poco la relación se ha ido consolidando hasta dar como resultado la reciente adquisición de 40 unidades más, en régimen de renting a través de MAN Financial Services. La operación incluye el mantenimiento y “la mayor extensión de garantía del mercado”, destaca uno de los socios de Alquiler Sostenible, José Ángel Marco. En esta ocasión, se trata de vehículos del modelo TGX, con potencias de 480 y 500 CV, matriculadas entre 2016 y 2017.

Las primeras 20 unidades, de las 40 que componen la operación, serán entregadas en Seseña, aunque “durarán muy poco en nuestra campaña, pues ya tienen destinatario”, apunta Marco, añadiendo que, entre las condiciones de los vehículos, diseñados para la larga distancia, se incluye cambio automático, intarder, todo el paquete de eficiencia, el mantenimiento total y los neumáticos nuevos. Como cada entrega de MAN TopUsed, todas las tractoras han sido minuciosamente preparadas y reacondicionadas en el MAN TopUsed Center de Seseña, antes de ser entregadas.

CRECIENDO CON MAN

José Ángel Marco añade que “la compañía está en crecimiento, rozando ya las 400 unidades, de las que un porcentaje mayoritario corresponde a MAN, evidenciando la confianza que tenemos en la marca. Esta buena relación es importante para nosotros en un periodo en el que estamos ampliando nuestros horizontes, ya que, además de los autónomos, que siguen siendo predominantes entre nuestros clientes, también estamos impulsando el negocio para pequeñas y medianas empresas de transporte”, a las que, como apunta su socio, Miguel Ángel Abad, “ofrecemos soluciones integrales para que puedan optimizar sus recursos financieros”.





HAVI RENUEVA SU FLOTA CON CAMIONES SCANIA DE GAS NATURAL

LOS VEHÍCULOS DE GNL DEL FABRICANTE SUECO SIGUEN GANANDO PROTAGONISMO

ACABA DE INCORPORAR CUATRO CAMIONES DE LA SERIE G CON CONFIGURACIÓN 6X2, QUE AL IGUAL QUE EL RESTO DE SUS VEHÍCULOS DE GAS NATURAL (GNL) ESTÁN PROPULSADOS POR EL MOTOR DE 410 CV

En el medio plazo, el objetivo de HAVI es tener Zero Emissions en su flota y ya se están investigando soluciones adicionales al uso del gas, aunque por el momento no hay una fecha concreta para conseguir esta meta.

Todas las unidades disponen de cabina dormitorio, y cuentan con carrocerías isotermas Lamberet Porteur con equipos Carrier Supra. Los vehículos ya han entrado en funcionamiento en sus centros logísticos en Madrid, Barcelona y Levante, y cubrirán rutas ya existentes. La flota propia de HAVI en nuestro país cuenta con un total de 58 camiones, casi la mitad se mueven con GNL. En 2022, el porcentaje se elevará hasta el 60%.

CUIDANDO EL MEDIO AMBIENTE

Desde hace años, HAVI mantiene una relación a escala internacional con Scania “por su apuesta por la innovación y el apoyo en la reducción de emisiones de CO2 al medio ambiente”, explica Luis Miguel Berdasco, Director de Operaciones de HAVI en España.

PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

Luis Miguel Berdasco representa a HAVI en los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año' y 'Vehículo Industrial Ecológico del Año'. Por su parte, Juan José Perea, director general de Grupo Perea, participa en la elección del 'Camión del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'.



LOS OBJETIVOS CLIMÁTICOS DE SCANIA PROGRESAN ADECUADAMENTE

Mientras sus ventas de vehículos propulsados con gas natural siguen incrementándose, Scania sigue realizando avances para reducir las emisiones de sus propias operaciones y de los vehículos que lanzará al mercado durante los próximos años.

En sus propias operaciones, la marca ya ha reducido la huella de carbono en un 43% con respecto a los niveles de 2015 gracias a una mayor eficiencia energética, la reducción del gasto energético y la transición a energías renovables, lo que significa que Scania va bien encaminada para lograr su objetivo de reducir las emisiones en un 50% para 2025.

La firma sueca también se ha comprometido a reducir las emisiones de CO2 de los productos que comercializa en un 20% para 2025. "Hemos hecho avances en la reducción de las emisiones durante el uso de los vehículos que comercializamos, que supone más del 90% de las emisiones totales de los vehículos durante su ciclo de vida completo", explican desde la marca. Actualmente, Scania se encuentra en un 95,8%, una reducción de poco más del 4%. Partiendo del 100% en 2015, Scania espera alcanzar el 80% en 2025 a más tardar. La huella de carbono de los productos que usa Scania se mide del "Well to Wheel" es decir, se tienen en cuenta las emisiones generadas en la producción del combustible o la electricidad. Scania ha anunciado que aumentará el número de vehículos eléctricos con al menos una nueva aplicación eléctrica lanzada comercialmente en el segmento de autobuses o camiones anualmente.



1. Francisco Navarro, Area Sales Manager de Scania, hizo entrega de las llaves de los camiones a Rafael Pillado, director general de HAVI, en las instalaciones de Noriberica, el concesionario oficial de Scania ubicado en Pinto (Madrid)..
2. Francisco Navarro (Scania) junto a Luis Miguel Berdasco, José A. Jiménez y Rafael Pillado (HAVI)

GRUPO PEREA INCORPORA CAMIONES DE SERIE R



La compañía alicantina ha adquirido 45 camiones de la serie R de Scania, que cuentan con motor de 13 litros de 450 CV y un par máximo de 2.350 Nm. También incorporan cabina elevada dormitorio Highline. Es un vehículo pensado para dar la máxima comodidad al conductor en recorridos de larga distancia.

Además, estos vehículos van equipados con baterías duales y una relación de grupo 2,35 con la que se busca reducir el consumo en un litro respecto a los vehículos Scania 450 actuales. "Estamos en 28 litros/100km y esperamos bajar de ese dato, ya que conocemos que se está consiguiendo llegar a los 27,5 y hasta los 27 litros. Para nosotros es muy importante mantener o reducir ese dato de consumo", comenta Juan José Perea, su director general.

El Grupo Perea ha adquirido estos vehículos con un contrato de Reparación y Mantenimiento completo. Y han sido financiados a través del servicio Scania Finance. "Es un vehículo 100% fiable, con un índice de paradas imprevistas muy bajo, un factor importante junto con el consumo reducido a la hora de confiar en Scania", concluye Perea.

GRUPO PEREA TIENE SU SEDE EN ORIHUELA (ALICANTE) Y CUENTA CON UNA FLOTA DE MÁS DE 200 VEHÍCULOS, DE LOS CUALES MÁS DE 80 SON SCANIA



NUEVAS INSTALACIONES DE MERCEDES-BENZ TRUCKS EN LA COMUNIDAD DE MADRID

LA FIRMA ALEMANA ESTRENA UN PUNTO DE ASISTENCIA EN ALCORCÓN

DENTRO DE SU ESTRATEGIA DE PROXIMIDAD CON EL CLIENTE, LA MARCA HA INCREMENTADO SU AMPLIA RED DE SERVICIO CON LA INAUGURACIÓN DE UN NUEVO PUNTO DE ASISTENCIA POSVENTA EN ALCORCÓN (MADRID) DE LA MANO DE EJE OCCIDENTAL DE CAMIONES

El nuevo taller de Eje Occidental de Camiones, que entró en servicio el 1 de marzo para las marcas Mercedes-Benz y Fuso, está situado en el Polígono Urtinsa (c/ Laguna, 42), muy próximo a la A-5, R-5, M-50 y M-40, tiene una superficie de 1.080 m², una zona de parking cubierto de 800 m², que en el futuro podrá transformarse en área de taller si la demanda lo hace necesario, y en el mismo trabajan ocho especialistas altamente cualificados para poder ofrecer un servicio de calidad.

“UN SERVICIO INTEGRAL, PRÓXIMO Y MUY PERSONAL”

Estas instalaciones de Alcorcón (Madrid) son las segundas dedicadas exclusivamente a la Asistencia Posventa que inaugura Eje Occidental de Camiones. Este, en 2019, puso en marcha un primer punto de servicio a su nombre en Real de Gandía (Valencia). “Nuestra estrategia es acercarnos a los clientes con un servicio integral, próximo y muy personal. En este sentido en la zona sur de Madrid habíamos detectado una falta de presencia por nuestra parte, una necesidad a

la que hemos respondido con este nuevo taller que pretendemos que se convierta en un centro de referencia”, explica Ricardo Rodríguez, Director de Posventa de Eje Occidental de Camiones.

AMPLIO HORARIO

Con el objetivo de consolidarse en la Asistencia Posventa en una zona de alta densidad de vehículos y de transporte, de lunes a viernes el nuevo taller de Alcorcón tiene un horario continuado de 8,30 a 19 horas, que los sábados es de 8 a 13 horas, disponiendo de Servicio 24 Horas fuera del horario habitual.

“Los clientes disponen de todo tipo de servicios de mantenimiento y reparación para el camión, la plataforma y los equipos auxiliares. De esta forma les ofrecemos una atención total que les ahorra tiempos y costes de paralización y que permite que sus vehículos estén en todo momento plenamente operativos” asegura Rodríguez.



Un equipo formado por ocho especialistas trabaja en estas nuevas instalaciones.



ADIF RENUEVA SU FLOTA DE FURGONETAS CON VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES

EL ACUERDO CONTEMPLA LA ENTREGA DE 354 VEHÍCULOS CON TRACCIÓN 4MOTION

EL FABRICANTE HA FIRMADO UN ACUERDO CON ADIF PARA RENOVAR LA FLOTA DE LA ENTIDAD FERROVIARIA. LOS MODELOS ELEGIDOS SON EL CADDY Y EL TRANSPORTER A TRAVÉS DE UN RENTING A 5 AÑOS GESTIONADO POR LEASE PLAN

El acuerdo contempla la entrega de una flota de 354 unidades, de las cuales 286 corresponden al nuevo Caddy 4Motion, 2 al Caddy Maxi 4Motion y 66 al Transporter Mixto 4Motion. En el caso de Caddy, la versión elegida va equipada con el motor 2.0 TDI de 122 CV, mientras que el Transporter incorpora el propulsor 2.0 TDI de 150 CV, ambas versiones asociadas a la transmisión manual de seis relaciones. La presencia destacada del nuevo Caddy en la flota de Adif coincide con el reciente lanzamiento de la quinta generación de este modelo en nuestro país.

TECNOLOGÍA 4MOTION

Con este acuerdo, Adif muestra su clara apuesta por la tecnología 4Motion de Volkswagen Vehículos Comerciales, única marca que ofrece de fábrica este sistema en todos los modelos de la gama.

La tracción 4Motion es perfecta para circular por terrenos complicados, al ofrecer una mayor seguridad al usuario, además de aumentar la polivalencia y el dinamismo al volante. Los vehículos se utilizarán para el desplazamiento de los trabajadores de

Adif en tareas de construcción, vigilancia o seguridad, en aquellas ubicaciones donde el operador ferroviario presta sus servicios.

SATISFACCIÓN CON EL ACUERDO

“Estamos muy orgullosos de firmar este acuerdo con Adif, un referente mundial en infraestructuras de alta velocidad, que gestiona más de 3.100 kilómetros de vías férreas en España, situándose a la cabeza de Europa. Nuestros Caddy y Transporter 4Motion dan un plus de seguridad a los técnicos de la compañía, que requieren esta tecnología para responder a la necesidad de la entidad ferroviaria a desempeñar actividades en terrenos complicados”, afirma **Alberto Teichman**, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales en España.





RENAULT ABRE LA PUERTA A SUS NOVEDADES

REVOLUCIONA EL ACCESO AL ESPACIO DE CARGA CON 'ÁBRETE SÉSAMO'

EL FABRICANTE FRANCÉS HA RENOVADO SU GAMA DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS DESTINADOS A LOS PROFESIONALES. LLEGAN LA NUEVA KANGOO FURGÓN Y SU VARIANTE 100% ELÉCTRICA Y LA NUEVA EXPRESS FURGÓN. ADEMÁS, EN EL SEGMENTO DE LAS FURGONETAS MEDIANAS SE HAN ACTUALIZADO RENAULT TRAFIC COMBI Y SPACECLASS

Una de las novedades más destacadas de la Renault Kangoo Furgón es la supresión del pilar C, lo que permite acceder al espacio de carga a través de la puerta trasera corredera y la del copiloto. La anchura disponible es casi de metro y medio (1.446 mm). Esta innovación ('Ábrete Sésamo') mejora notablemente la accesibilidad al espacio destinado a la carga, que tiene 3,9 metros cúbicos de capacidad y puede cargar hasta 800 kg. Además, una rejilla anclada al techo (Easy Inside Rack) permite transportar objetos largos (hasta 2 metros y 2,5 metros en la versión larga) y voluminosos, como una escalera, sin ocupar espacio en el suelo.



1



2

1. 'Ábrete Sésamo' mejora notablemente la accesibilidad al espacio destinado a la carga, que tiene 3,9 metros cúbicos de capacidad y puede cargar hasta 800 kg.
2. En la cabina, que puede contar con dos o tres plazas, dispone de una pantalla de 8 pulgadas.



En la cabina, que puede contar con dos o tres plazas, dispone de una pantalla de 8 pulgadas para el sistema de infoentretenimiento con Easy Link de Renault y compatible con Android Auto y Car Play. También tiene hasta tres tomas de USB.

MOTORES DIÉSEL Y GASOLINA

El constructor francés ofrece diversas alternativas de propulsión: un motor de gasolina 1.3 Tce de 100 o 130 CV, asociado a una transmisión automática EDC de siete velocidades (solo para el 130 CV) o una manual de seis. También está disponible un propulsor diésel 1.5 Blue dCi de 75 CV, 95 CV y 115 CV, gestionado por una transmisión automática EDC de siete velocidades (solo para el 95 CV y el 115 CV) o una manual de seis. En cuanto a las ayudas a la conducción, este modelo cuenta con un sistema de conducción autónoma nivel 2. Para ello alberga un total de 12 sistemas de asistencia, tales como el frenado de emergencia automático, el asistente de viento lateral, la cámara trasera o el asistente de aparcamiento, entre otros.

KANGOO VAN ELECTRIC: HASTA 265 KM DE AUTONOMÍA

Renault fue uno de los primeros fabricantes que comercializó una furgoneta 100% eléctrica. La experiencia acumulada en este ámbito ha sido clave en el desarrollo de la nueva Kangoo Van Electric que está dotada con la tecnología E-Tech de la firma gala. Monta un motor de 75 kW y 245 Nm de par motor que se alimenta de una batería de 44 kWh de capacidad, y su autonomía se ha incrementado hasta los 265 km (WLTP). Utilizando un cargador de 22 kW, se puede cargar el 80% de sus baterías en tan solo dos horas. En función de las circunstancias, se podrá optar por tres modos de conducción: normal (con toda la potencia disponible), eco (con el motor limitado a 55 kW) y charge, para recuperar autonomía mientras rodamos.

Esta versión que llegará al mercado a comienzos de 2022 también podrá estar equipada con la puerta lateral 'Ábrete Sésamo', los carriles del techo, y también los asistentes de seguridad y elementos de confort de las versiones diésel y gasolina.

RENAULT EXPRESS FURGÓN: LA ALTERNATIVA ASEQUIBLE

En el marco de su estrategia de renovación de la gama de vehículos comerciales ligeros, el fabricante francés ha incorporado un nuevo miembro a su familia: la nueva Renault Express Furgón. Esta furgoneta se posiciona un escalón por debajo de la Kangoo y ha sido desarrollado pensando en los profesionales que buscan la mejor calidad-precio para cumplir sus necesidades esenciales.

A diferencia de la Kangoo Furgón, solo se ofrecerá con versiones diésel y gasolina y no contará con versión eléctrica. Se podrá optar por un motor gasolina 1.3 TCE de 100 CV y 200 Nm, o con el propulsor diésel 1.5 Blue dCi de 75 o 95 CV y 220 y 240 Nm de par motor, respectivamente. Todos ellos con cambio manual de seis velocidades.

La nueva Renault Express Furgón es ligeramente más corta que la Kangoo: 4.393 mm de longitud, 1.478 mm de anchura y 1.850 mm de altura (con las barras del techo). El espacio de carga dispone de 3,7 metros cúbicos de capacidad y una carga útil máxima de hasta 780 kg (650 kg para la versión diésel).

Su comercialización se iniciará en las próximas semanas.



'ÁBRETE SÉSAMO' ES UN SISTEMA DE APERTURA QUE COMBINA LA PUERTA TRASERA CORREDERA CON LA APERTURA INVERSA DE LA DEL COPILOTO PARA FACILITAR LA CARGA. SE CONSIGUEN 1.446 MM DE ESPACIO A LO ANCHO PARA ESTA MANIOBRA



FORDLiVE AUMENTA LA PRODUCTIVIDAD MAXIMIZANDO EL TIEMPO DE ACTIVIDAD

PODRÍA REDUCIR EL TIEMPO DE INACTIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS HASTA EN UN 60 POR CIENTO

FORD HA LANZADO UN NUEVO SISTEMA PARA AYUDAR A LOS PROFESIONALES QUE TRABAJAN CON VEHÍCULOS COMERCIALES A AUMENTAR SU PRODUCTIVIDAD MAXIMIZANDO EL TIEMPO DE ACTIVIDAD DEL VEHÍCULO

FORDLiive promete transformar la forma en que los clientes de Ford gestionan y mantienen sus vehículos, reduciendo el número de averías, permitiendo menos visitas a los talleres de los concesionarios y logrando tiempos de revisión y reparación más rápidos. Las proyecciones de Ford muestran que FORDLiive puede reducir potencialmente el tiempo de inactividad de los vehículos hasta en un 60 por ciento.

500.000 VEHÍCULOS COMERCIALES FORD CONECTADOS

Conectando a los clientes de vehículos comerciales de Ford, a la red de Centros Transit y al propio fabricante de automóviles, el sistema utiliza datos del vehículo en tiempo real para optimizar individualmente la productividad de cada vehículo de la flota del cliente. Alrededor de 500.000 vehícu-

los comerciales Ford conectados ya están operando en las carreteras europeas, y se espera que más de un millón de ellos lo hagan a mediados de 2022. FORDLiive estará disponible de forma gratuita, y las pequeñas empresas y las grandes flotas podrán acceder a sus beneficios a través de la aplicación FordPass Pro y de una versión específica de la herramienta Ford Telematics, respectivamente.

FORDLiive se desplegará progresivamente en todos los mercados europeos durante 2021, y el 80 por ciento de los clientes estarán cubiertos por centros de tiempo de funcionamiento dedicados antes de finales de año. Ford se compromete a seguir aumentando la capacidad de FORDLiive, y continuará introduciendo gradualmente servicios de mejora del tiempo de funcionamiento en toda Europa después del lanzamiento.

MANTENIMIENTO INTELIGENTE

Analizando los datos del vehículo en tiempo real, FORDLiive proporciona a los clientes información sobre el mantenimiento específico del vehículo. Las pequeñas empresas con hasta cinco vehículos reciben notificaciones a través de la aplicación FordPass Pro, mientras que los gestores de flotas más grandes se mantienen informados mediante un panel de



control del estado del vehículo en una versión específica de Ford Telematics.

Los datos sobre el estado del vehículo son enviados automáticamente por el módem FordPass Connect del vehículo, que viene de serie en los modelos Transit, Transit Custom, Transit Connect, Ranger y Fiesta Van desde mediados de 2019. Utilizando datos e información de un servicio de asistencia en carretera líder en el Reino Unido, los ingenieros de Ford han estimado que hasta el 30 por ciento de las llamadas podrían evitarse si los clientes responden a estas notificaciones de mantenimiento inteligente.

FORD SERVICE PRO

Para optimizar la experiencia de los concesionarios para los clientes, el nuevo Ford Service Pro ofrece un conjunto de servicios especializados creados en torno a las necesidades de servicio de los operadores comerciales, utilizando nuevas funciones de datos conectados para agilizar las tareas y ofrecer una respuesta más rápida. La inigualable red de 800 Centros Transit de Ford puede ver los datos de los últimos 60 días de los vehículos de los clientes a través de Smart Diagnostics, lo que facilita un diagnóstico más rápido y permite pedir piezas de forma proactiva antes de que el vehículo llegue al taller. Los datos compartidos del vehículo también ayudan a los concesionarios a proporcionar el asesoramiento operativo más eficaz a los clientes, incluyendo la agrupación de las próximas tareas para minimizar las citas en el taller y facilitar el triaje para las reparaciones urgentes.

CENTROS FORDLIIVE

Los Centros FORDLIIVE son cruciales para la nueva oferta, ya que cuentan con expertos agentes FORDLIIVE dedicados exclusivamente a mantener a los clientes en la carretera, identificando y respondiendo rápidamente a los problemas que surjan. Los equipos de estos centros de tiempo de actividad utilizan el nuevo software UptimePro, que recibe

FORDLIIVE SE DESPLEGARÁ PROGRESIVAMENTE EN TODOS LOS MERCADOS EUROPEOS DURANTE 2021, Y LA COMPAÑÍA CONTINUARÁ INTRODUCIENDO GRADUALMENTE SERVICIOS DE MEJORA DEL TIEMPO DE FUNCIONAMIENTO EN TODA EUROPA DESPUÉS DEL LANZAMIENTO

datos en directo de los Centros Transit para hacer un seguimiento de cada reparación y conseguir un tiempo de actividad óptimo.

Las ubicaciones de los Centros FORDLIIVE incluyen el Campus Dunton de Ford, en el Reino Unido, que ya está cerrando casos de clientes en el Reino Unido e Irlanda. Un segundo centro en Valencia atiende a los clientes españoles desde su lanzamiento y, más tarde, se ampliará para cubrir Francia, Italia y Portugal. Los clientes de Austria, Alemania y Suiza serán atendidos por un tercer centro en Colonia (Alemania), que se abrirá a finales de este año. A este centro le seguirán otros. Los centros europeos dispondrán de líneas directas con Dunton para agilizar la asistencia y el diagnóstico de los problemas en caso necesario.

LA NUEVA GAMA FORD TRANSIT CUSTOM 100% ELÉCTRICA LLEGARÁ EN 2023

La marca ha anunciado que la próxima generación de este vehículo comercial incluirá un modelo totalmente eléctrico, además de variantes híbridas enchufables, mild hybrid y con motor convencional.

Todas las versiones (Transit Custom -mercancía- y Tourneo Custom -transporte de pasajeros-) serán fabricadas por Ford Otosan -la joint venture de Ford en Turquía- en Kocaeli, donde también se construirá la próxima generación del vehículo comercial de 1 tonelada de Volkswagen.

Ford anunció en febrero que en 2024 toda su gama de vehículos comerciales tendrá opción cero emisiones, bien sea totalmente eléctrica o híbrida enchufable, y que se espera que dos tercios de las ventas de vehículos comerciales de Ford sea de unidades totalmente eléctricas o híbridas enchufables en 2030.





EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO RESISTE

CORONAVIRUS, BREXIT Y FILOMENA HAN PUESTO A PRUEBA SU CAPACIDAD

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DEDICADAS A ESTA ESPECIALIDAD HAN CONSEGUIDO SALVAR LAS MÚLTIPLES DIFICULTADES QUE HAN HECHO ACTO DE PRESENCIA DURANTE EL ÚLTIMO AÑO, Y AFRONTAN CON MODERADO OPTIMISMO UN FUTURO CARGADO DE INCÓGNITAS

Al igual que el resto de las especialidades, el coronavirus ha condicionado notablemente la actividad en esta especialidad. Desde marzo de 2020, las empresas de transporte frigorífico se han visto afectadas en gran medida por el fuerte incremento de los retornos en vacío después de años de ausencia. "Para las empresas ha sido un año atípico, con fuertes incrementos de la demanda durante el confinamiento, pero careciendo de retornos para hacer los viajes rentables. Hemos sufrido bastante", resume Manuel Perezcarro, Secretario General de CETM Frigoríficos.

En este sentido, Ramón Valdivia, Director General de ASTIC, destaca la capacidad de las empresas "para seguir siendo eficaces y eficientes en las encrucijadas más complejas, con una velocidad de adaptación ante todo tipo de imprevistos digna de admiración".

Al echar la vista atrás, desde ATFRIE, su Presidente, José María Arnedo, lamentan que se considerase a los transportistas "héroes" y "trabajadores esenciales" en el arranque de la pandemia, y tan solo unas semanas después cayesen en el olvido. "Las fases que el sector ha vivido han transcurrido con una rápida y gran decepción", asegura.

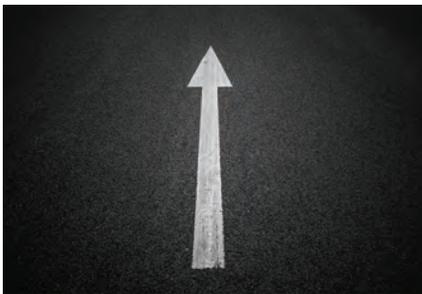
EL BREXIT Y FILOMENA

La demora de un acuerdo sobre el Brexit supuso una dificultad añadida en el inicio de la actual campaña que arrancaba marcada por las sombras de las de sucesivas olas de la pandemia. Esta circunstancia ha lastrado la recuperación de los precios del transporte y de los retornos. "Mientras no se incremente la demanda interna, y esperamos que se vaya normalizando a medida que se incrementen las vacunaciones y

LAS VENTAS DE FRIGORÍFICOS, A BUEN RITMO

Los 'Frigos' fueron el tipo de semirremolque más vendido en nuestro país durante el pasado ejercicio (3.604 unidades). Aunque las matriculaciones globales de semirremolques retrocedieron un 12,93%, los Frigoríficos aguantaron el tipo: solo experimentaron un leve descenso (-0,69%).

Durante el primer trimestre de 2021 las ventas mantienen un buen ritmo. Se han matriculado 996 unidades, un 43,1% que en el mismo periodo del año pasado. Schmitz Cargobull (257), Lecitrailer (246) y Sor Ibérica (237) acaparan prácticamente el 75% del mercado.



“HA SIDO UN AÑO DURO, SOBRE TODO PARA NUESTROS CONDUCTORES QUE HAN ESTADO EN PRIMERA LÍNEA CUMPLIENDO CON SU TRABAJO Y CON LA MEJOR DEDICACIÓN SABRIENDO LA SITUACIÓN TAN GRAVE QUE ATRAVESÁBAMOS Y EL RIESGO QUE SUPONÍA PARA ELLOS MISMOS” RECUERDA MANUEL PEREZCARRO (CETM FRIGORÍFICOS)



todas las actividades se puedan desarrollar con normalidad, lo vamos a tener complicado”, anticipa Perezcarro.

A la complejidad que supone el transporte de productos perecederos, se han sumado las medidas unilaterales impuestas por algunos países europeos para frenar la pandemia que han dificultado el tránsito de camiones y han obligado a los conductores a realizarse infinitas pruebas PCR. “¿Alguien ha pensado lo incómodo de la toma de estas muestras, o cómo afectan al estado anímico de nuestros choferes? ¿O los trastornos que le suponen a la empresa respecto a tiempos, rutas, kilómetros adicionales recorridos, etc.?”, reflexionan desde ATFRIE.

La guinda a una campaña compleja la puso el temporal Filomena, que causó enormes proble-



Déjalo todo a
nuestro cargo

A la hora de elegir un semirremolque frigorífico sabemos la tranquilidad que supone contar con un único proveedor que se encarga de que **todo vaya sobre ruedas**.

Ponte en marcha tranquilamente y deja el crecimiento de tu negocio a **nuestro cargo**.

☎ 976 613 200 | ✉ comunicacion.spain@cargobull.com | 🌐 www.cargobull.es



PONTE CÓMODO



“SI CON LA LLEGADA DEL VERANO AVANZA SUFICIENTEMENTE LA VACUNACIÓN, Y EMPEZAMOS A RECUPERAR ALGO DE NORMALIDAD, PODRÍAMOS ACERCARNOS A IMPORTANTES INCREMENTOS DE DEMANDA”, APUNTA RAMÓN VALDIVIA (ASTIC)



“SI NO SE RESUELVEN LOS PROBLEMAS PLANTEADOS A LA ADMINISTRACIÓN, EL SECTOR SE VERÁ ARRASTRADO POR EL CAOS, ARRUINANDO A MILES DE ESPAÑOLES Y ABRIENDO EL MERCADO A COMPETIDORES DEL EXTRANJERO”, AUGURA JOSÉ MARÍA ARNEO (ATFRIE)

SE MANTIENEN LAS INCÓGNITAS



A priori, el Brexit iba a ser uno de los principales problemas para el transporte internacional en 2021, pero ha quedado relegado a un segundo plano por la pandemia, y por la moratoria de un año anunciada ‘in extremis’. En cualquier caso, las consecuencias del cierre de la frontera francesa durante 48 horas el pasado mes de diciembre deberían servir para que las autoridades británicas y la Unión Europea ‘se pusiesen las pilas’ cuanto antes durante este año, pero la realidad muestra que en este momento siguen existiendo muchas incógnitas en el horizonte. “Las aduanas de toda la Unión Europea no están preparadas para atender la revisión de los vehículos que van o regresan cargados del Reino Unido. No existe espacio físico para poder revisar los camiones ni aparcamientos adecuados y esto es prácticamente imposible de resolver”, advierten desde CETM Frigoríficos. También expresan serias dudas los máximos responsables de ASTIC: “Confiar en que estaremos preparados a nivel aduanero en 2022 ya empieza a ser algo dudoso, visto lo visto”. Desde ATFRIE esperan que el trabajo que se está desarrollando a través del CNTC sirva para mejorar los procedimientos dentro y fuera del espacio europeo. “Esperemos que las autoridades españolas aporten los recursos humanos, de infraestructuras, y la voluntad negociadora para mejorar la situación actual y futura”, apuntan.

mas de paralizaciones y produjo importantes daños en determinadas zonas y cosechas. Desde ASTIC describen la campaña como una montaña rusa: “cada mes ha contado con imprevistos con impacto en el negocio. Las empresas han tenido que realizar un ejercicio de adaptación constante”.

LA VACUNACIÓN MARCARÁ EL EJERCICIO

Hacer previsiones de futuro resulta prácticamente imposible, pero “si con la llegada del verano avanza suficientemente la vacunación, y empezamos a recuperar algo de normalidad, podríamos acercarnos a importantes incrementos de demanda”, apunta Ramón Valdivia.

En la misma línea, desde CETM Frigoríficos esperan que en el último trimestre del año “la situación se haya normalizado y podamos terminar el ejercicio con resultados positivos”. Hasta entonces muchos proyectos quedarán en ‘stand by’, al igual que las ampliaciones y renovaciones de flotas.

El máximo responsable de ATFRIE es más pesimista a la hora de valorar lo que se avecina: “continuamos demandando apoyo a la Administración y exponiendo al unísono las graves problemáticas existentes, pero sin respuesta ministerial, sin ser escuchados, sin planes de apoyo específico, sin la resolución a los problemas planteados, el sector se verá arrastrado por el caos, arruinando a miles de españoles y abriendo el mercado a competidores del extranjero. Fuimos excluidos de las líneas de ayudas (7.000 Millones €) aprobadas por el Gobierno, pese a nuestra ‘labor esencial’ durante la pandemia”.





“EL MERCADO ESTÁ REGISTRANDO UNA DEMANDA CRECIENTE”

FRANÇOIS RIVEIRO, DIRECTOR GERENTE DE KRONE EN ESPAÑA

EL FABRICANTE ALEMÁN LIDERÓ LAS MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS EN NUESTRO PAÍS DURANTE EL PASADO EJERCICIO. SU MÁXIMO RESPONSABLE EN ESPAÑA ANTICIPA LOS PLANES DE LA MARCA PARA 2021

Después de finalizar 2020 liderando las ventas en este segmento ¿qué balance hacen de las matriculaciones de ‘frigos’ durante el primer trimestre?

El mercado está registrando una demanda creciente. Se están compensando las ampliaciones que no se han llevado a cabo en el 2020

¿Cómo esperan que evolucione este mercado en nuestro país durante este año?

Considerando una tendencia al alza del mercado, seguro que se demorarán entregas a principios del 2022.

¿Qué objetivos se ha fijado Krone para este 2021? Desarrollar su abanico de servicios y usar todas las sinergias posibles con sus entidades españolas: Krone Fleet, Krone Used y Krone Trailer.

¿Qué novedades llegarán a la familia de vehículos destinados al transporte refrigerado?

Vamos a presentar novedades en el ámbito de la telemática, y los recambios Krone Trusted Parts

En cuanto a los servicios (telemática, financiación...), ¿qué acogida están teniendo en el contexto actual? ¿Ofrecerán nuevas alternativas a los profesionales del transporte durante este ejercicio?

Todos los clientes no necesitan el mismo tipo de servicio, nuestra idea es proponer un servicio a medida.

¿En qué proyectos a medio plazo están trabajando?

Estamos trabajando en la reforma de la gestión de los vehículos usados y en la construcción de nuestra red de dealers.

KRONE COOL LINER CUMPLE 25 AÑOS

El fabricante alemán lanzó al mercado su primer semirremolque frigorífico hace un cuarto de siglo, y para celebrar esta efeméride ha lanzado una edición especial del Cool Liner. Desde que en 1996 se pusiese a la venta su primer ‘frigo’ (Krone-Wabash), la evolución ha sido imparable. En el año 2000 adquirió la factoría de Norfrig en Dinamarca y, tras realizar una inversión de siete millones de euros para modernizar sus instalaciones, consiguió alcanzar una capacidad de producción de 3.000 unidades. Posteriormente, ante una demanda creciente, comenzó a fabricar semirremolques frigorífico en otras plantas: Lübtheen (2007) y en Mecklenburg-Vorpommern (2016).

La versión que se comercializa en la actualidad cuenta con telemática de serie, un nuevo concepto de iluminación, nuevas puertas optimizadas, y un renovado kit de protección contra impactos. Y la Edición Cool Liner 25 aniversario llega con un completo equipamiento en condiciones atractivas.





“QUEREMOS CONSOLIDAR NUESTRA GAMA EVOLUTION COMO UNA REFERENCIA EN EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO”

ANTONIO PÉREZ OLIVER, RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN FRÍO DE LECITRAILER

LECITRAILER COMENZÓ A FABRICAR SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICOS COMPLETOS HACE CASI UNA DÉCADA Y YA HAY MÁS DE 6.000 UNIDADES DE LA MARCA ARAGONESA CIRCULANDO POR TODA EUROPA

Después de cerrar 2020 con un incremento de cuota de mercado en este segmento, ¿qué balance hacen de las matriculaciones de ‘frigos’ durante el primer trimestre?

El comportamiento de la familia frigos en el primer trimestre de 2021 ha sido el mejor desde 2017. Respecto al mismo periodo del año pasado presenta un crecimiento del 43,10%. En Lecitrailer, tras la buena acogida por parte del mercado de Evolution, crecemos por encima del mercado, cerca del 80%, lo que nos ha llevado a ascender hasta la segunda posición del mismo.

¿Cómo esperan que evolucione este mercado en nuestro país durante este año?

Creemos que seguirá con la tendencia al alza, probablemente no con los porcentajes tan altos de crecimiento del primer trimestre, pero crecerá. Eso sí, la situación puede cambiar en cualquier momento en función de cómo evolucione la pandemia, el ritmo de vacunación y la situación económica.

¿Qué objetivos se ha fijado Lecitrailer para este 2021?

Consolidar nuestra gama de ‘frigos’ Evolution como el producto de referencia dentro del mercado de transporte frigorífico. No hay que olvidar, que llevamos más de 9 años fabricando semirremolques frigoríficos completos y ya hay más de 6.000 vehículos frigoríficos Lecitrailer circulando por toda Europa.

¿Llegarán más novedades a la familia de vehículos destinados al transporte refrigerado próximamente?

Si, sin duda. En el ADN de Lecitrailer siempre está presente hacer evolucionar nuestros productos y gracias a la inversión constante en I+D+i, continuamente estamos lanzando novedades al mercado.

“CREEMOS QUE EL MERCADO SEGUIRÁ CON LA TENDENCIA AL ALZA, PROBABLEMENTE NO CON LOS PORCENTAJES TAN ALTOS DE CRECIMIENTO DEL PRIMER TRIMESTRE, PERO CRECERÁ”

En cuanto servicios (telemática, financiación...), ¿qué acogida están teniendo en el contexto actual? ¿Ofrecerán nuevas alternativas a los profesionales del transporte durante este ejercicio?

A nivel de telemática, nuestra flexibilidad de producción nos lleva a poder integrar en nuestros vehículos los desarrollos e innovaciones de los mejores proveedores del mercado. Es el cliente el que decide con cuál de ellos quiere trabajar.

Además, los profesionales cada vez demandan más servicios complementarios alrededor del vehículo. En Lecitrailer contamos con ofertas de financiación “a medida”, que integra acuerdos con diferentes entidades financieras de primer orden para que nuestro cliente obtenga la mejor solución, huyendo de ofertas enlatadas donde no se tiene opción a elegir.

Por otro lado, acabamos de lanzar al mercado los programas de mantenimiento LT Zen, dirigidos a transportistas que buscan tranquilidad y seguridad en su día a día. Los programas de mantenimiento LT Zen facilitan la planificación de las revisiones periódicas y los trabajos a realizar, con el consiguiente ahorro de tiempo y de dinero para los transportistas, todo con la garantía de Lecitrailer, ya que se realiza en nuestras bases de servicio propias de Zaragoza, Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia y Lyon y en la red de servicios oficiales y talleres concertados, todos conectados para agilizar los trámites.

Hay que destacar que en las bases de servicio postventa de Lecitrailer hay instalaciones específicas para la reparación de furgones frigoríficos de cualquier marca.



“ESTE PREMIO SUPONE EL RECONOCIMIENTO A AÑOS DE INVESTIGACIÓN”

Un jurado compuesto por más de un centenar de empresas de transporte ha otorgado el premio ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año 2021’ al nuevo Lecitrailer Evolution. “Estamos muy agradecidos al jurado por la confianza a la hora realizar sus votaciones y del mismo modo también muy orgullosos, ya que supone el reconocimiento a años de investigación, de trabajo y de desarrollo de esta nueva gama de semirremolques frigoríficos. Y, además, nos hace ser todavía más exigentes con nosotros mismos y nos anima a continuar innovando y buscando nuevas soluciones que continúen ayudando a los transportistas en su día a día”, asegura Antonio Pérez. Además, destaca el impulso que supone recibir este reconocimiento: “hay una correlación entre el hecho de recibir el galardón de semirremolque del año, al tratarse de un reconocimiento que viene de las votaciones de un centenar de empresarios del transporte de mercancías, que hace que nuestro frigo sea más atractivo para los clientes y suba la demanda de los mismos”.



El comercio electrónico ha ganado mucho protagonismo desde que se inició la pandemia, ¿qué soluciones ofrecen para el transporte de mercancías perecederas en la ‘última milla’?

De cara a la última milla de distribución, para abastecer a supermercados o tiendas de alimentación del centro de las ciudades, resultan extremadamente útiles los semirremolques frigoríficos City Trailer como alternativa a los camiones frigoríficos rígidos pesados. Ya han demostrado su buena maniobrabilidad al tener uno de sus ejes direccionales y además son más versátiles puesto que se pueden enganchar en cualquier cabeza tractora. En los semirremolques City Trailer, para facilitar y agilizar las operaciones de carga y descarga en las ciudades es habitual la configuración de los furgones frigoríficos con puertas laterales. Además, dentro de la familia de rígidos tienen un prestigio importante la gama de EGA, filial del Grupo Lecitrailer con sede en San Adrián (Navarra), que dispone de más de 25.000m2 dedicados a la fabricación de paneles sándwich y construcción de carrocerías para vehículos isoterms, frigoríficos y paqueteros. Ega presenta una completa gama de vehículos, con demanda creciente en el mercado, entre los que destacan las frigoríficas de gama ligera, el modelo EGA City, con PMA hasta 7.000kg, seguidas por las de gama media, PMA hasta 15.000kg - modelo Ega Road. También crece la demanda de los modelos Carne Colgada y Ega Express, el paquetero de la marca.

¿En qué proyectos a medio plazo están trabajando?

Tenemos previstos nuevos lanzamientos y evoluciones que próximamente comunicaremos.

“ACABAMOS DE LANZAR AL MERCADO LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO LT ZEN, DIRIGIDOS A TRANSPORTISTAS QUE BUSCAN TRANQUILIDAD Y SEGURIDAD EN SU DÍA A DÍA”



“NUESTRAS MATRICULACIONES DE ‘FRIGOS’ CRECIERON UN 50% EN EL PRIMER TRIMESTRE”

MIGUEL IGLESIAS, DIRECTOR COMERCIAL DE SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA

EN SU CONTINUA APUESTA POR LA INNOVACIÓN, EL FABRICANTE ALEMÁN HA ANUNCIADO QUE ESTÁ DESARROLLANDO UN NUEVO EQUIPO DE FRÍO ELÉCTRICO S.CUE, “QUE CONTRIBUIRÁ A LA SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL”, DESTACAN

Qué balance hacen de las matriculaciones de ‘frigos’ durante el primer trimestre?

El comienzo del 2021 está siendo muy positivo respecto al crecimiento de la demanda y de matriculaciones de este segmento. En el primer trimestre del año se han matriculado un 40% más de frigoríficos que el año pasado. En esta dirección, también Schmitz Cargobull se posiciona como líder del mercado con un crecimiento por encima del 50% respecto al año anterior y una cuota de mercado por encima del 26%.

¿Cómo esperan que evolucione este mercado durante este año?

El año 2021 se plantea con mucha incertidumbre, pero también con cierta perspectiva de oportunidades. Por un lado, a nivel global y desde el punto de vista político-económico, se prevé una mayor inyección de liquidez en los mercados, previsión de ayuda en Fondos Europeos, una mayor estabilidad en EE.UU con la llegada de Biden, que debe ayudar a

la estabilización de las economías. Debemos estar atentos a la aplicación del Brexit con su influencia en el transporte internacional hacia y desde Europa al Reino Unido.

¿Qué objetivos se ha fijado Schmitz Cargobull en este segmento para este 2021?

El parque de semirremolques español ha envejecido en los últimos años, esto dispara los costes de explotación y mantenimiento de los vehículos, lo que hace necesario la agilidad en la renovación de dicho parque. Por ello, creemos que el 2021 debería ser un año con un ligero crecimiento respecto al 2020.

¿Qué novedades llegarán a la familia de vehículos destinados al transporte refrigerado?

La nueva máquina de frío de transporte S.CU, ha sido mejorada recientemente. Destaca por unos costes energéticos considerablemente menores (hasta un 10% menos de consumo de combustible), una reducción de emisiones, una disminución del nivel de ruido y un peso total notablemente más bajo (reducción de 50kg). El rediseño de la pantalla junto con un desarrollo más digitalizado permite a nuestros clientes tener un control total del equipo frío, y, por tanto, de la carga vía el sistema telemático TrailerConnect®. En concordancia con la continua apuesta innovadora por parte de Schmitz Cargobull, se está desarrollando

“ACTUALMENTE SEGUIMOS INVIRTIENDO EN VEHÍCULOS LIGEROS Y SOMOS CONSCIENTES QUE LA “ÚLTIMA MILLA” ES OTRA DE LAS CLAVES DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD”

un nuevo equipo de frío eléctrico S.Cue que contribuye a la sostenibilidad medioambiental.

Además, es importante destacar la sensorización al completo del vehículo especialmente en el sector frigorífico. El mantenimiento preventivo del semirremolque gracias a la obtención de informes semanales permite a las empresas tomar decisiones a tiempo.

Recientemente presentaron EcoGeneration, una nueva versión de los semirremolques Lona que permite conseguir un ahorro significativo en el consumo de combustible. ¿Veremos vehículos con un concepto similar en el segmento de los ‘frigos’?

El concepto de EcoGeneration está teniendo una repercusión satisfactoria. Por ahora, estamos analizando el impacto de esta nueva gama y su viabilidad en el sector del transporte frigorífico. No es tan fácil desarrollar sistemas en vehículos con carrocerías que son rígidas, y por tanto nos llevará más tiempo, pero sin duda llegará al sector.

En cuanto servicios (telemática, financiación...), ¿qué acogida están teniendo en el contexto actual?

Desde hace años, Schmitz Cargobull ha apostado por el desarrollo e integración de la “Digitalización” del transporte en sus vehículos. Prueba de ello es el S.KO COOL 100% SMART (un semirremolque “inteligente”) que lleva incluido de serie nuestro sistema Telemático de gestión de flota, posicionamiento, enlace con la tractora, velocidad, sensores de apertura de puertas, gestión de la temperatura interior del ve-

hículo... (incluso en la versión multitemperatura). Ahora, el concepto “SMART” se extiende a toda la gama de fabricados de nuestra empresa.

Todo esto de fácil manejo para el chofer, gracias a la App “BeSmart” instalada en un teléfono inteligente, y desde la que el conductor puede ver y operar directamente (vía WLAN) sobre los principales parámetros configurables del vehículo.

El comercio electrónico ha ganado mucho protagonismo desde que se inició la pandemia, ¿qué soluciones ofrecen para el transporte de mercancías perecederas en la ‘última milla’?

Nuestro nuevo diseño de piso multifunción anti-ruido reduce dicho coeficiente para poder realizar transportes dentro de los grandes núcleos urbanos, sin menoscabar las estrictas normativas al respecto.

Como he comentado antes, en breve, lanzaremos al mercado un innovador equipo de frío íntegramente fabricado por Schmitz Cargobull y con una operativa 100% eléctrica. Asimismo, nuestro porfolio de fabricados incluye las carrocerías rígidas para camiones de hasta 16 Tns. Esenciales en el servicio de última milla.

¿Qué nos puede contar sobre la producción de este tipo de semirremolques en las instalaciones de Zaragoza? ¿Cuántas unidades se están produciendo?

Actualmente seguimos invirtiendo en estos vehículos ligeros y somos conscientes que la “última milla” es otra de las claves del transporte y la movilidad, sobre todo en las grandes ciudades donde el tráfico rodado de gran tonelaje cada vez está más restringido. Esto, nos lleva a pensar que será un sector clave y con un fuerte crecimiento en los próximos años. En nuestra planta de Zaragoza fabricamos las carrocerías y ensamblamos el conjunto con el chasis-camión. Es una producción en aumento constante.

¿En qué proyectos a medio plazo están trabajando?

Seguimos invirtiendo en la digitalización y la conectividad del transporte para aportar soluciones técnicamente avanzadas y que ofrecen una mayor transparencia, eficiencia y control de flota de nuestros clientes, que, a su vez, trasladan a sus clientes finales. La nueva Telematics y nuestra central CTU de última generación, son claros ejemplos de nuestra aportación al sector.

“EL PARQUE DE SEMIRREMOLQUES ESPAÑOL HA ENVEJECIDO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, ESTO DISPARA LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS. ES NECESARIO AGILIZAR SU RENOVACIÓN”





“EL VOLUMEN DEL MERCADO SERÁ SIMILAR A 2020”

XIMO MOSCOSO, COORDINADOR NACIONAL DE VENTAS DE SOR IBÉRICA

EL FABRICANTE VALENCIANO ADVIERTI DE QUE LA EVOLUCIÓN AL ALZA DE LAS MATERIAS PRIMAS PUEDE CONDICIONAR EL MERCADO EN LOS PRÓXIMOS MESES, Y REITERA SU APUESTA POR LA MEJORA CONSTANTE DE SUS VEHÍCULOS

Qué balance hacen de las matriculaciones de ‘frigos’ durante el primer trimestre? ¿Cómo esperan que evolucione este mercado en nuestro país durante este año? ¿Qué objetivos se ha fijado Sor Ibérica para este 2021?

Las matriculaciones han crecido mucho debido fundamentalmente a la concentración de operaciones en la segunda parte del año pasado. Esperamos un comportamiento de mercado similar a 2020 en términos de volumen. Con respecto a SOR, siempre nos marcamos objetivos ambiciosos. Sin embargo, un

problema a tener en cuenta este año será la evolución de los precios de las materias primas, que vienen sufriendo incrementos ya desde la segunda parte de 2020. A los incrementos, además, hay que sumar los problemas derivados de suministro. Esto puede ser la gran dificultad de este ejercicio.

¿Qué novedades llegarán a la familia de vehículos destinados al transporte refrigerado?

Tara, aislamiento y robustez además de maniobrabilidad son las principales características que destacan los clientes y sus conductores de los vehículos SOR. Nuestros esfuerzos se centran en esas áreas y ahí es donde estamos trabajando, así como en la optimización del K y materias primas más respetuosas con el medio ambiente.

En cuanto a los servicios (telemática, financiación...), ¿qué acogida están teniendo en el contexto actual? ¿Ofrecerán nuevas alternativas a los profesionales del transporte durante este ejercicio?

En noviembre de 2019 ya presentamos, en Solutrans, nuestra solución “SORTelematics”. Creo que podríamos afirmar, sin equivocarnos mucho, que es de las pocas propuestas pensadas y centradas en el semirremolque frigorífico y los datos que se necesita extraer de él.

La termografía homologada SOR con complemento de gestión de flotas (de pago único) está pensada para la toma de decisiones útiles en lo que al semirremolque se refiere gracias a su software libre capaz de convivir con cualquier sistema de gestión de flotas del que disponga el cliente. Los datos, además, se transmiten vía WIFI o vía APP sin coste adicional.

¿En qué proyectos a medio plazo están trabajando?

A medio y largo plazo los usuarios y el mercado demanda mejorar la eficiencia y reducir emisiones por eso, también estamos invirtiendo esfuerzos en esta área para llevar el consumo de combustible a mínimos. Además, temas como seguir reduciendo la tara o incrementar la calidad del aislamiento de los furgones son dos de los vectores fundamentales en el I+D de SOR. Seguiremos aportando novedades y mejoras en este sentido y seguiremos trabajando estrechamente con nuestros proveedores para aprovechar cualquier innovación tecnológica e incluirla en nuestros productos.





ACTUALIDAD

→ MERCADO



DAVID LÓPEZ LIDERARÁ EL ÁREA DE ELECTROMOVILIDAD DE RENAULT TRUCKS

Con el objetivo de reforzar su posición en electromovilidad y focalizar su estrategia, la firma francesa ha creado un nuevo puesto que engloba toda la actividad en torno a la necesaria transición energética, enfocado en la gama de vehículos eléctricos: E-Mobility Business.

David López será el encargado de asumir esta nueva responsabilidad. Licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense, López cuenta con una amplia trayectoria profesional de 20 años en la marca. Ha desempeñado diversas funciones dentro de la compañía, como el área de Used Trucks, responsable de Gama Ligera, o en su última etapa como manager del departamento Transport Solutions. Además, ha participado en diversos proyectos enfocados a la eficiencia global del uso de los vehículos.



TRANSLIMUS RENUEVA SU FLOTA CON DAF

La empresa extremeña, dedicada al transporte nacional e internacional de mercancías paletizadas y especializada en el transporte de portabobinas, ha renovado su flota.

Acaba de adquirir 18 camiones DAF FT XF 480 Super Space Cab, "con el fin de asegurar un mejor servicio a los clientes y garantizar la comodidad y confort de nuestros conductores", explica su Gerente, Cipriano Sánchez. En la actualidad, el 100% de su flota está compuesta por camiones del fabricante holandés.

Extredaf, el concesionario oficial de DAF en Badajoz, ha realizado la entrega de los vehículos. En este sentido, Sánchez ha destacado su "excelente servicio", lo que les lleva a mantener la confianza en la marca desde hace años.

MILES DE FURGONETAS MAN TGE PARA FALCK

El grupo danés es un proveedor internacional de servicios de rescate que cuenta con más de 30.000 empleados distribuidos en 35 países. Su cartera abarca vehículos de salvamento y de bomberos, vehículos para el transporte de pacientes y servicios de cuidados intensivos, ambulancias y servicios de movilidad. Falck y MAN Truck & Bus han firmado un amplio contrato marco que cubre el servicio de ambulancias y el transporte de pacientes. En el marco de dicho contrato se estima que para finales del año 2026 se hayan encargado hasta 2.500 MAN TGE. Las furgonetas de MAN podrán ser solicitadas por cinco de las organizaciones nacionales de Falck, concretamente las de Dinamarca, Alemania, Suecia, España y Reino Unido. MAN proporcio-



ará los vehículos base, mientras que el equipamiento y la carrocería de cada uno de ellos serán fabricados y montados por carroceros de renombre según las especificaciones de Falck. Ya se han realizado los primeros pedidos de conformidad con lo establecido en el contrato.

www.soriberica.com



EN CADA VEHÍCULO **SOR** HAY MUCHO

En cada vehículo **SOR**, hay

innovación, tecnología, diseño, materiales respetuosos, know how, planos, pruebas, equipo, creatividad, investigación, ideas, ensayos, visión, conceptos, procesos, personas, y sobre todo garantía.

Un vehículo **SOR** es mucho más que un semirremolque.

Estamos de Aniversario **50** PATRIMONIO INDUSTRIAL



LA DIPUTACIÓN FORAL DE VIZCAYA CONFÍA EN ALLISON

El Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Diputación Foral de Vizcaya ha renovado su flota de bomberos con 15 vehículos de última generación, equipados con transmisiones totalmente automáticas Allison, destinados a los parques de bomberos de Urioste, Basauri, Artaza, Iurreta, Gernika, Zalla y Derio. La inversión, de 7 millones de euros, incluye 6 autobombas urbanas pesadas, 3 autobombas nodrizas pesadas, 3 furgones de útiles y 3 autoescaleras automáticas, todos equipados con cajas automáticas Allison.

La empresa gallega VEICAR ha carrozado 9 de estos vehículos. Por un lado, 6 autobombas urbanas pesadas, carrozadas sobre chasis

SCANIA P 410 B con tracción 4x4 y transmisión Allison 4000R. Por otro lado, destacan 3 autobombas nodrizas, también carrozadas sobre chasis SCANIA P 410 B, con las mismas características y transmisiones mencionadas anteriormente.

Trond Johansen, Responsable de Grandes Cuentas Europeas, añade que “La sencilla maniobrabilidad de los vehículos simplifica el trabajo de los conductores. No tienen que cambiar de marcha y pueden concentrarse completamente en el trabajo y la carretera”, destaca Trond Johansen, Responsable de Grandes Cuentas Europeas de Allison Transmission.



ONTURTLE AMPLÍA LA COBERTURA DE SU DISPOSITIVO DE PEAJE ONTOLLS EUROPE

La compañía acaba de ampliar a 12 el número de países de su dispositivo de peaje único, OnTolls Europe, desarrollado para agilizar la circulación de los transportistas a través de las autopistas europeas. Ahora se podrá usar en Suiza, además de en España, Portugal, Francia, Alemania, Bélgica, Italia, Austria, Polonia (en la autopista A4, entre Krakov y Katowice), Dinamarca, Suecia y Noruega

El dispositivo de peaje único OnTolls Europe se lanzó en 2019, como parte del compromiso de OnTurtle con la innovación y el desarrollo de sistemas que mejoren el día a día de las empresas de transporte internacional. “Su principal ventaja es la reducción de los costes en el gasto de alquileres, ya que requiere el uso de un solo aparato”, destacan los responsables de OnTurtle. Además, se puede solicitar una contratación personalizada, en función de las rutas más habituales de cada empresa.

Entre otras facilidades, OnTolls Europe ofrece un sistema de geolocalización del vehículo, lo que permite calcular los consumos de carburante, los costes de peajes y los tiempos de ruta en directo.

CONTI360° SOLUTIONS: CONTINENTAL UNIFICA SU GAMA DE SERVICIOS PARA FLOTAS

Con esta medida, la compañía responde a las cambiantes exigencias de los clientes en un mercado determinado por la creciente digitalización, la gestión a partir de datos y la presión de los costes. La combinación estratégica de servicios ayudará, también, a la industria del transporte a abordar con éxito la progresiva necesidad de contribuir a la sostenibilidad en el sector de la logística.

Continental avanza sistemáticamente en su evolución de fabricante de neumáticos y proveedor de servicios a proveedor de soluciones integradas. En un futuro, las soluciones para flotas se ofrecerán como un paquete general: los contratos Conti360° Solutions incorporan tanto soluciones digitales, como ContiConnect y ContiPressureCheck, como ContilifeCycle, incluyendo los productos de recauchutado ContiRe y ContiTread y la gestión de las carcasas.



www.cocentro.com
a un click en internet



COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N
LONGITUD: 3° 58' 3319" O

COCENTRO



IVECO STRALIS AS440S48
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 03/05/2015



IVECO STRALIS AT440S46
AUTOMATICO, INTARDER, E. HIDRAULICO
F.MATRICULACION: 18/02/2014



IVECO STRALIS AS440S48
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRICULACION: 12/11/2014



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO SIN INTARDER
F.MATRI: 24/02/2015 REF: 2410



IVECO STRALIS AS440S48
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRI: 29/10/2015 REF: 2383



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRI: 02/05/2016 REF: 6215



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRI: 30/09/2016 REF: 8789



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRI: 19/10/2016 REF: 5476



IVECO STRALIS AS440S46
AUTOMATICO CON INTARDER
F.MATRI: 21/04/2017 REF: 7627

COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12
28031 Madrid
Tel. 91 301 37 60
Fax. 91 331 20 13

Contacto: Borja Ceron
email: b.ceron@cocentro.com
tlf. 618 78 0122
Contacto: Javier de la Llave
tlf. 626 04 1250



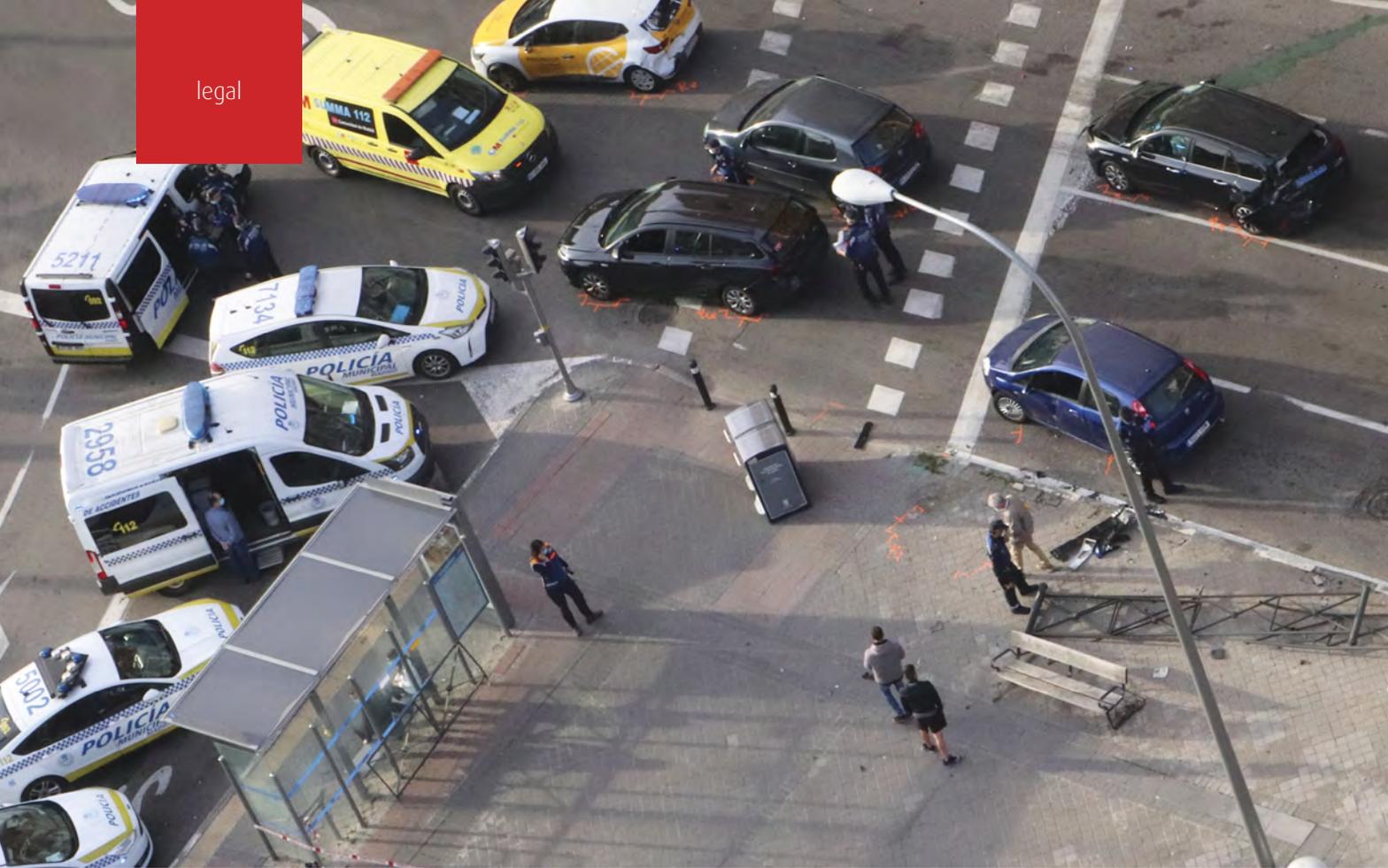
COCENTRO, S.A.

ACCESOS:
CTRA. DE VALENCIA, KM. 12
C/ DEL ARTE ABSTRACTO

COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N
LONGITUD: 3° 58' 3319" O

COCENTRO



ACCIDENTE QUE CAUSA UN VEHÍCULO ARTICULADO

¿QUIÉN RESPONDE: LA CABEZA TRACTORA, SU CONDUCTOR, EL SEMIRREMOLQUE...?

CABEZA Y SEMIRREMOLQUE FORMAN UN "TODO" UNITARIO, DE MANERA QUE, EN CASO DE ACCIDENTE, LA CULPA -Y POR TANTO, LA INDEMNIZACIÓN A LOS TERCEROS PERJUDICADOS-, CORRESPONDE A AMBOS

En el hoy habitual uso de vehículos articulados -cabeza tractora que arrastra un semirremolque-, cuando se produce un accidente cabría plantearse a cuál de ambos elementos se debe imputar la culpa, y, por tanto, a sus aseguradoras de RC, la carga de indemnizar. A estas alturas parecería haber una solución más que consolidada. No es así. Sin embargo, una Sentencia -reciente, en términos jurisprudenciales-: la de la Audiencia Provincial de Lugo de 20 Mayo 2020, analiza luminosamente la cuestión, revisa los posibles criterios aplicables, y decide. En las páginas que siguen, nuestro habitual colaborador jurídico F. Sánchez-Gamborino explica lo sucedido y el razonamiento del Tribunal, que bien podría tomarse como conclusión definitiva.

1. LOS HECHOS

Se trata de un caso de culpa extracontractual en accidente de circulación, ocurrido el 7 Noviembre 2016 en la provincia de Lugo, por colisión entre un vehículo articulado y una furgoneta, resultando lamentablemente fallecido el conductor de la furgoneta. El accidente sucedió al saltarse la furgoneta una señal de "STOP" cuando se incorporó a la vía principal por donde circulaba el camión, el cual por su parte llevaba una velocidad excesiva (84 km./h), incumpliendo el límite de velocidad legalmente establecido (70 km/h), yendo completamente cargado (con botellas de agua) y estando la carretera mojada.

2. LA PRIMERA INSTANCIA

En primera instancia fueron demandantes la viuda del conductor de la furgoneta, y los dos hijos de ambos, siendo demandados las compañías Plus Ultra y Reale -respectivas aseguradoras de la tractora y del semirremolque- y el conductor del camión. El Juzgado de Primera instancia nº 3 de Lugo por Sentencia de 9 Noviembre 2018 desestimó dicha demanda, sin imponer costas. Declaró que, si bien era



cierto que el conductor circulaba a velocidad superior a la permitida, ello no influyó en el acaecimiento del siniestro pues éste se hubiera producido de todos modos al ser inesperada la irrupción de la furgoneta, a muy poca distancia del camión, por tanto, sin dar a éste tiempo para frenar. Contra dicha sentencia interpusieron recurso de apelación dichos familiares del fallecido. Siendo apelados los absueltos, o sea, las citadas compañías de seguros y el conductor del camión. Y la Audiencia Provincial, por su Sentencia de 20 Mayo 2020, estima parcialmente la apelación.

3. CONCURRENCIA DE CULPAS, AUNQUE DE MUY DISTINTA ENTIDAD

En su Fundamento Segundo, la Audiencia establece, en de los hechos, la concomitancia de dos conductas culposas.

Desde luego, según el Tribunal, la causa principal, directa y eficiente del siniestro fue la negligente conducta del conductor de la furgoneta, porque no respetó la señal de "STOP" colocada en su carril cuando se incorporó a la vía principal por donde circulaba el camión, el cual sin embargo por su parte también tuvo algo de culpa pues llevaba una velocidad excesiva superando en 14 km/h el límite legalmente establecido, que tendría que haber cumplido con especial rigor, dado que al ir completamente cargado y estar la carretera mojada, ello incidía negativamente en la distancia de frenado ante imprevistos, aumentándola.

El Tribunal declara la existencia de concurso de culpas y fija el alcance de la indemnización en 75% y 25% respectivamente. Y esa proporción, por cuanto, mientras ignorar una señal de STOP "constituye una acción de las más graves y peligrosas que se pueden cometer al volante de un vehículo", en cambio un exceso de velocidad de solo 14 km/h- es un incumplimiento "leve", y "una infracción con mucha menos entidad" en cuanto a su respectiva "contribución en la producción del accidente".

En su primera parte, el Fundamento Tercero fija la cuantía de las indemnizaciones: a la viuda del fallecido, admitiendo unos conceptos, descartando otros, y aplicando al resultado ese referido porcentaje de 25 % de culpa del conductor del camión, que tendría que indemnizar el vehículo articulado (o sus aseguradoras de responsabilidad civil). Lo mismo hace la Audiencia respecto a la indemnización respectiva a los hijos del fallecido, con igual aplicación de dicho porcentaje. Y después, aborda la cuestión que aquí más nos interesa: distribución de la culpa -y por tanto, de las indemnizaciones- en un conjunto articulado. Siendo al respecto irrelevante que el porcentaje de culpa del camión -habiendo concurrencia de ellas- se haya hecho disminuir a una cuarta parte, según acabamos de indicar.

4. ¿CULPA DE LA CABEZA TRACTORA O DEL SEMIRREMOLQUE?

Pues bien, siendo el camión un vehículo articulado, ¿de quién es la culpa: de la cabeza tractora o del semirremolque?

Que pueden pertenecer a distintos propietarios. O, dicho de otro modo, puesto que ambos contaban con su seguro obligatorio de circulación -es decir, de RC por daños a terceros-, ¿cuál de las aseguradoras -también distintas- es la que debe indemnizar: la del tractor o la del semirremolque?

EN CASO DE EXISTIR SEGUROS DE RC, PAGARÁN LA INDEMNIZACIÓN ESAS ASEGURADORAS, SOLIDARIAMENTE



PARA APLICAR ESTE CRITERIO, ES IRRELEVANTE QUE LA CULPA DEL ACCIDENTE NO HAYA SIDO EN SU TOTALIDAD DEL VEHÍCULO ARTICULADO, COMO QUE TRACTORA Y SEMIRREMOLQUE SEAN DE DISTINTOS PROPIETARIOS

A ello dedica la Sentencia la segunda parte de su referido Fundamento Tercero.

Que **plantea el dilema con total claridad**: si los elementos que forman un vehículo articulado deben considerarse como vehículos independientes, tanto como causantes de daño como incluso -en su caso- en cuanto terceros perjudicados (por tanto, serían reclamables los daños ocasionados a uno de ellos si el responsable lo fuera el otro), o si, al acoplarse, cabeza tractora y semirremolque forman una unidad funcional, de manera que el semirremolque se conceptuaría como la carga que se transporta la cabeza tractora.

Decantarse por una u otra postura reviste gran alcance práctico, pues en la segunda la culpa y consiguiente deber de indemnizar recaería tanto sobre la cabeza como sobre el semirremolque.

A) TESIS DUAL

Cabeza tractora y semirremolque son **dos vehículos independientes**, de distintos propietarios, cada uno de los cuales debe responder de los daños que cause al otro o a terceros; de hecho, el semirremolque es un tercero respecto a la tractora, y viceversa.

Cada cual debe pechar con su propia culpa conforme al art. 1902 del Código Civil. Y, teniendo su propio seguro de RC "a terceros" -ambos son "vehículos de motor" -aunque el semirremolque no lleve motor incorporado- según el art. 1 del Reglamento

del Seguro (R. D. 1507/2.008, de 12 Sept.) y debe indemnizar su respectiva compañía los perjuicios que haya causado: art. 76 de la Ley 50/1980 de 8 Octubre, del Contrato de Seguro.

El semirremolque no es una "cosa transportada en el vehículo asegurado" (art. 5.2 de la Ley sobre RC y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, R. D. Legislativo 8/2004, de 29 Oct.) -que en este supuesto lo era la cabeza tractora-, sino "por él", de tal forma que goza de cierta autonomía, como lo corrobora su configuración como vehículo y el que pueda ser objeto de un seguro independiente del de la tractora.

Esta es la posición de la Audiencia Provincial de Valencia, Sección Décimo Primera, en su Sentencia de 28 Marzo 2013.

B) TESIS UNITARIA

Es cierto que, a efecto de su aseguramiento, cabeza tractora y semirremolque se consideran dos vehículos distintos -el semirremolque aparece calificado como "vehículo" en la Ley de Tráfico (ap. 29 de su Anexo)-. Ahora bien, ese doble aseguramiento no supone independencia sino mayor garantía frente a terceros por el mayor riesgo que para la circulación supone (pueden producir daños un elemento, o el otro, o ambos), de manera que así el tercero perjudicado puede elegir libremente entre reclamar la indemnización que pudiera corresponderle a una entidad o a la otra. O también contra ambas a la vez, pues -dice la Jurisprudencia- en ese caso se establecería responsabilidad solidaria de ambas compañías. Al perjudicado no son exigibles averiguaciones sobre qué elemento es el causante inmediato o directo, para imputar culpas.

Y ello -esto es aquí lo más importante- se basa en la idea de que **la cabeza tractora y el semirremolque constituyen una "unidad funcional", cuya responsabilidad es conjunta** y no puede atribuirse a una sola de las unidades que la integran, pues todos los elementos que constituyen el vehículo articulado contribuyeron al daño. Si bien -como en el cuerpo humano- la cabeza manda, en este caso sobre el semirremolque, "al acelerar o frenar, al desviarlo a izquierda o derecha, etc. el semirremolque, con su peso y carga, también afecta a la maniobrabilidad de la cabeza".

El conductor lo es de ambos elementos del vehículo articulado, no solo de la cabeza tractora. Como él sabe, sus actos, correctos o incorrectos, tienen efecto sobre ambos.

Esta es la posición mantenida por el Tribunal Supremo (Sentencia de 5 Diciembre 1989) y por la mayoría de Audiencias Provinciales: de Asturias (Sentencia de 17 Octubre 2012), Barcelona (Sentencia de 13 Octubre 2014), Cáceres (Sentencia 23 mayo 2003) Castellón (Sentencia de 22 Enero 2000), Palencia (Sentencia de 11 Octubre 2013) y Segovia (Sentencia de 31 Julio 1999).

Curiosamente, también otra Sección distinta -en este caso, la Sexta- de la propia Audiencia Provincial de Valencia en su Sentencia de 12 Febrero 2013. Al res-



pecto, no podemos obviar una crítica: si ya nos parece mal -por la inseguridad jurídica que conlleva- que dos Audiencias tengan criterios opuestos, aún es mucho peor cuando eso sucede dentro de un mismo Tribunal, entre dos "Secciones" (grupos de magistrados).

5. LA SENTENCIA ESTUDIADA ACOGE LA TESIS UNITARIA

El Tribunal se decanta por la segunda tesis -la unitaria-, al establecer clara y rotundamente (Fundamento Tercero, final) los siguientes conceptos:

- * si bien todo semirremolque es un "vehículo" (aunque no lleve motor);
Porque así lo define la ley.
- * si bien todo "vehículo" tiene que ir asegurado de RC.
Porque así lo impone la ley.

Ello no impide -como **CONCLUSIÓN**- establecer que:

- * Cabeza tractora y semirremolque forman "un todo unitario", inescindible e indiferenciado.
- * Frente a terceros, si el vehículo articulado causa daños, la culpa es del conjunto.
- * Por tanto, sus respectivos titulares responden solidariamente (responsabilidad civil -"RC"-).
- * Y, en caso de tener asegurada su RC, indemnizarán sus aseguradores, solidariamente.

Como es sabido, "solidariamente" significa que a cada uno de ello se puede reclamar la totalidad de la cuantía indemnizatoria. Existiendo un asegurador de RC, habitualmente se pide a éste en lo que se llama "acción directa" -art. 76 de dicha Ley 50/1980 del Contrato de Seguro-.

Este es, pues, el sentido del Fallo.

Que añade -conforme a su Fundamento Cuarto- la condena a las aseguradoras al pago de los intereses previsto en el art. 20 de la Ley 50/2980 del contrato de Seguro.

Y también -conforme a su Fundamento Quinto- la no condena en costas a ninguno de los litigantes, dada la estimación parcial de la apelación (estima las pretensiones de los familiares del conductor fallecido en ser indemnizados por las aseguradoras del conjunto articulado, aunque no en todos los conceptos y cantidades pedidos por aquellos).

6. MI OPINIÓN

Desde el máximo respeto a la Jurisdicción autora de esta Sentencia, me atrevo a exponer brevemente mi parecer sobre la misma.

Que, en lo fundamental coincide con su criterio. En efecto, considero que la tesis llamada "unitaria" (ante terceros, cabeza tractora y semirremolque forman un "todo" en su caso culpable) está bien construida, es obviamente la más sencilla y eficaz, y hasta puede



EN OPINIÓN DEL AUTOR, TAL CRITERIO NO DEBERÍA APLICARSE SI FUE CLARO CAUSANTE EL SEMIRREMOLQUE, P. EJ. POR FALLO DE INTERMITENTE, REVENTÓN DE NEUMÁTICO, FUGA DE LÍQUIDO DE LA CISTERNA, ETC.

servir de apoyo para la llamada "justicia material": si del transporte se lucran ambos, indemnizan ambos.

Pero **generaliza en exceso**. No puede aplicarse siempre esta regla salomónica. Que el semirremolque no lleve conductor propio no quiere decir que el titular de ese semirremolque nunca deba asumir **culpa** alguna **en exclusiva**. Puede suceder que el evento dañoso claramente haya resultado **por ejemplo** de un **mal funcionamiento el semirremolque o de cualquiera de sus piezas** (un intermitente que no se encendió, un neumático que reventó, una fuga de líquido, etc.), quizá situaciones que el conductor de la tractora pudo no prever, no detectar y por tanto no corregir, y entonces, la "unidad funcional" del vehículo articulado no tendría tanto sentido.

Por tanto, creo que **esa tesis unidad funcional debería ser solo subsidiaria**, para cuando en efecto sea imposible imputar el hecho causante sólo al semirremolque. Como puede ser el supuesto aquí contemplado; pero no otros.



TEXTO Y FOTOS DE FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO
ABOGADO ESPECIALISTA EN TRANSPORTES
abogados@sanchez-gamborino.com

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



CAMIONES POLIVALENTES: RENDIMIENTO Y FUNCIONALIDAD

UNA OPCIÓN MUY VÁLIDA PARA OPTIMIZAR LAS FLOTAS

MUCHOS SON LOS TRANSPORTES DONDE EL VEHÍCULO UTILIZADO PODRÍA SER UNA HERRAMIENTA PARA DESEMPEÑAR MUCHAS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS AL MERO DESPLAZAMIENTO DE CARGAS

Las oportunidades surgen en algunos casos inducidas por la falta de equipamiento y/o instalaciones adecuadas para la carga y descarga de la mercancía en el origen o el destino de un servicio. En otros casos, simplemente se pretende que un mismo ve-

hículo pueda ser polivalente y trabajar en diferentes servicios, maximizando el rendimiento y la rentabilidad para el titular.

Ejemplos característicos de esta polivalencia los encontramos en cabezas tractoras convertidas en camiones rígidos remolcadores que, como tractora, pueden tirar de un semirremolque, pero también pueden convertirse en camiones rígidos utilizando la quinta rueda u otra estructura como punto de anclaje de una carrocería de quita y pon. En muchos de estos casos, a su vez, la cabeza tractora dispone de una grúa tras la cabina que permite la carga y descarga del camión y en el caso de llevar una carrocería en la quinta rueda, en lugar del semirremolque, se convierte en un camión rígido con grúa al servicio de cualquier trabajo de elevación de carga.



POLIVALENCIA

Dentro de la polivalencia, también se configuran y fabrican vehículos con estructuras fijas que podemos llamar porta carrocerías, que nos permiten subir y bajar diferentes carrocerías en función de las necesidades del trabajo o del momento. Esta circunstancia se da en los vehículos multi equipamiento de algunos cuerpos y fuerzas de seguridad del estado que están preparados para luchar contra diferentes catástrofes naturales, en los vehículos de servicio y conservación de infraestructuras, que un día esparcen sal en la carretera y otro trabajan elevando cargas proyectadas en el asfalto, o en vehículos que hoy necesito que sean una caja cerrada de carga y mañana quiero que trabajen como una clínica u oficina móvil en diferentes ubicaciones, etc. Pero no todo vale, y es muy importante que el lector sepa que, en todos los casos, en todas las clasificaciones y en todos los momentos, estos vehículos deben cumplir la legislación que les aplica en materia de homologación y en su caso en todos los aspectos relativos a la seguridad de máquinas.

Es de interés y en algunos casos obligatorio, que las fichas técnicas de estos vehículos recojan esa polivalencia a través de una doble clasificación según los criterios de utilización definidos en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos. Por supuesto que también deben

ES DE INTERÉS, Y EN ALGUNOS CASOS OBLIGATORIO, QUE LAS FICHAS TÉCNICAS DE ESTOS VEHÍCULOS RECOJAN ESA POLIVALENCIA A TRAVÉS DE UNA DOBLE CLASIFICACIÓN SEGÚN LOS CRITERIOS DE UTILIZACIÓN DEFINIDOS EN EL ANEXO II DEL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS

describir lo que miden y lo que pesan en cada situación, así como la descripción de su equipamiento fijo.

UNA SOLUCIÓN ALTERNATIVA

De estas líneas el lector puede concluir que en el caso de buscar soluciones para optimizar nuestra flota o el rendimiento de nuestro vehículo, la polivalencia es una solución a tener en cuenta. Cajas auto soportadas, carrocerías intercambiables, porta contenedores de gancho multi equipamiento caben en este cajón de sastre.

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



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



La garantía
del fabricante

5
años de garantía

**COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN
PARA VEHICULOS PESADOS**

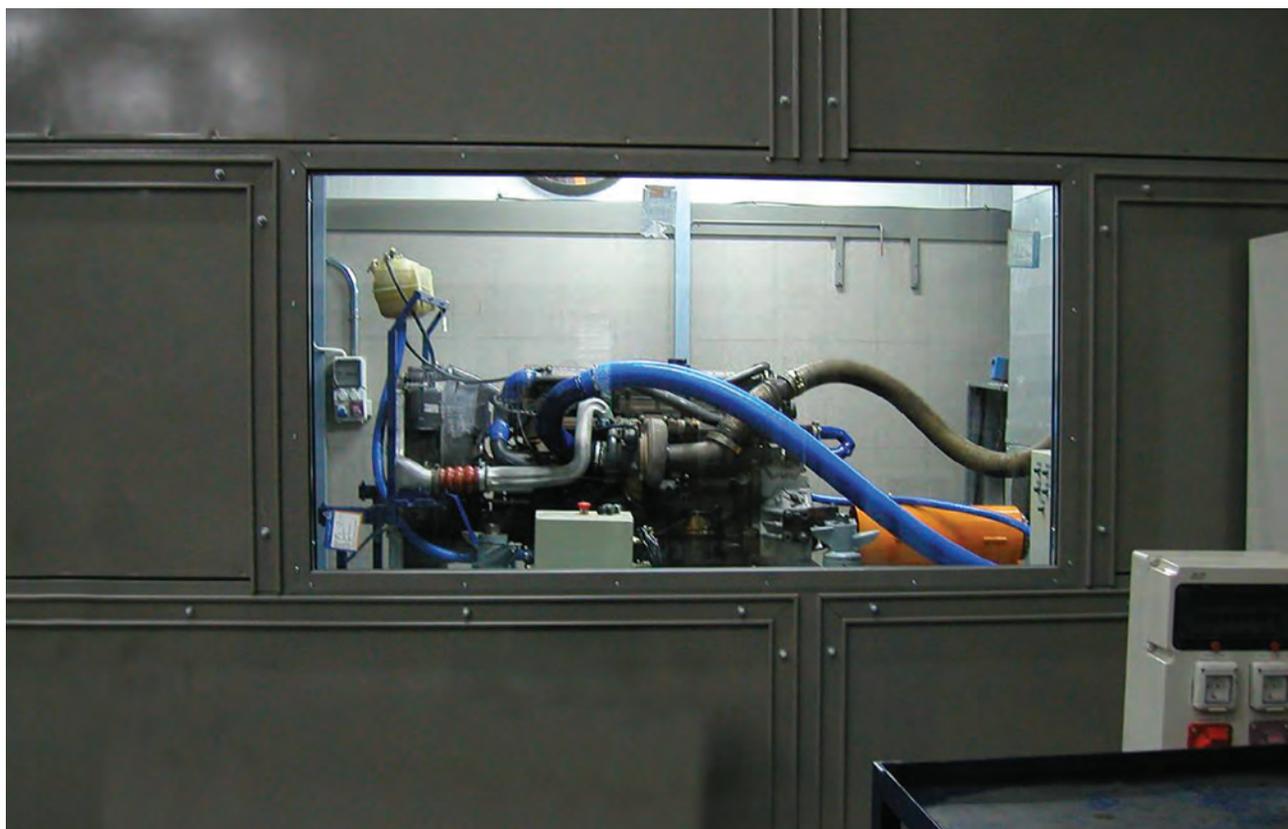
COLUMNAS
CON CABLES O
SIN CABLE
SEGÚN SUS
NECESIDADES

NUEVA
GARANTIA DE 5
AÑOS SUJETA A
CONDICIONES

INSTALACIÓN,
ASISTENCIA
TÉCNICA EN
TODA LA
PENINSULA
MÁS ISLAS



Contacte con nosotros a
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612
www.sefac.es o [facebook/SefacEspana](https://www.facebook.com/SefacEspana)



COCENTRO: MOTORES RECONSTRUIDOS

LA CALIDAD Y DISPONIBILIDAD DE SUS MOTORES SON SUS PILARES FUNDAMENTALES

EL CENTRO EXPERTO MOTORES DE COCENTRO SE INAUGURÓ EN EL AÑO 2007

Con la llegada de la crisis, Cocentro vio un importante nicho de mercado en los motores reconstruidos y puesto que contaba ya con mucha experiencia en la reparación de motores, realizó una fuerte inversión en el equipo y material necesario para ser un centro de reacondicionamiento de motores de referencia en España.

MOTORES DE TODAS LAS MARCAS Y SEGMENTOS

Así, el CEM comenzó a reacondicionar motores de todas las marcas, aunque a día de hoy el 90% siguen siendo Iveco. El 10% restante de los motores comercializados son del resto de marcas.

Además, da servicio a toda la gama de vehículos industriales: ligeros (30 %.), camiones pesados (35 %.), y autobuses o autocares (35 %.). El reparto de trabajo está muy equiparado en todos los segmentos.

LA CALIDAD POR BANDERA

El equipo del CEM trabaja con los máximos estándares de calidad para poder garantizar que el resultado final es 100% fiable. La garantía de los motores reconstruidos la da directamente Cocentro. Ofrece a los clientes una garantía de 1 año. Lo normal es que tan sólo un 1% de ellos tengan que recurrir a esa garantía.

Para que este porcentaje de éxito sea posible, se utilizan sólo recambios originales y tiene establecido un estricto protocolo que incluye el lavado de piezas o el test en banco de pruebas.

EL PROCESO DE REACONDICIONAMIENTO DE MOTORES EN EL CEM

Cuando el motor que tiene una grave avería llega al CEM se desmonta y se limpian todos sus

componentes con una lavadora industrial y máquinas de limpieza manual. Después se chorrean las carcasas exteriores del motor. En ese momento se realiza un presupuesto de viabilidad del acondicionamiento. En caso afirmativo, se procede al montaje del motor con el material nuevo original y el propio material desmontado pero válido del motor.

Se pasa a la etapa de pruebas en el banco de potencia durante varias horas en ralentí, para comprobar las posibles pérdidas y en carga para ver la potencia. Después se realiza la diagnosis del motor para verificar que inyectores, turbo, etc, están dentro de los estándares. Una vez se comprueba que todo es correcto, el siguiente paso es el pintado del motor y finalmente, el embalaje del mismo.

LAS INSTALACIONES Y EQUIPOS DEL CEM

Para realizar todas estas labores, el CEM de Cocentro cuenta con 600 m² y un equipo material que garantiza sus altos estándares de calidad: lavadora industrial, máquina de chorro de arena, 2 puentes grúas, caballetes de volteo y herramientas de precisión (micrómetros, dinamométricas, etc), así como 2 bancos de potencia (uno para motores pesados y otro para motores ligeros), un muro de pintado y una máquina de embalaje.

UN EQUIPO HUMANO EXPERTO

El CEM tiene un equipo propio independiente compuesto por: un jefe de sección, un ingeniero técnico, 3 mecánicos con alta experiencia y un operario encargado de la limpieza de los motores y su embalaje. Por otro lado, cuenta con personal de apoyo de Cocentro para los departamentos de administración, pintado, almacenaje y comercialización de recambios.

LA DISPONIBILIDAD COMO VALOR AÑADIDO

Para garantizar la disponibilidad, uno de los dos pilares del CEM, se envía un motor ya reacondicionado en 24 horas al cliente que lo solicita y él devuelve su motor averiado o el casco para que sea reacondicionado y pase al stock. Normalmente hay disponibles entre 50 y 60 motores ya reparados.

**SU STOCK ES DE ENTRE
50 Y 60 MOTORES
RECONSTRUIDOS**

“ESTE AÑO ESPERAMOS REACONDICIONAR UNOS 200 MOTORES”

JULIO LÓPEZ LÓPEZ, DIRECTOR DE CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE DE COCENTRO

¿Qué valoración haría del tiempo que lleva en funcionamiento el CEM de Cocentro y qué previsiones tienen? La valoración es muy buena, ya tenemos una evolución ascendente y somos un referente en la compra de motores reacondicionados en el mercado nacional, valorados por la calidad y disponibilidad de motores.

Las previsiones son seguir creciendo, ya que los clientes demandan cada vez más el motor reacondicionado porque el proceso es muy ágil. En 24 horas tienen un motor para montar y el vehículo puede estar rodando de nuevo.



¿Cuántos motores se reparan en estas instalaciones anualmente?

Para el año 2021 queremos reacondicionar unos 200 motores de todas las gamas.

¿Qué garantía tiene este tipo de reparaciones?

Damos 1 año de garantía. Utilizamos siempre material original y sustituimos siempre los órganos fundamentales en todas las reparaciones y los probamos en el banco de potencia, para pasar todos los estándares de calidad.



DAF ENTREGA LOS PREMIOS "INTERNATIONAL DEALERS OF THE YEAR 2021"

El grupo de concesionarios británico Lawrence Vehicles Ltd. recibió el premio "DAF International Dealer of the Year 2021" en la reunión internacional online de concesionarios DAF. Lawrence Vehicles ha destacado por su servicio al cliente y su liderazgo en el mercado británico de camiones, recambios y servicios financieros.

El concesionario Zarpellon, de Italia, recibió el premio "PACCAR Parts Europe International Dealer of the Year". Chassis Cab, de Reino Unido, recibió el premio "PACCAR Financial Europe International Dealer of the Year" y el concesionario polaco DBK ganó en la categoría "Used Truck Dealer of the Year".

Entre los candidatos a recibir el "International Dealer of the Year Awards 2021", los siguientes concesionarios recibieron un "Gold Award" por su excelente rendimiento: Nirvauto (España), Ford & Slater (Reino Unido), ESA Trucks Polska (Polonia), Hungarotrack (Hungría), y Centrako Group (Lituania).



Además, el concesionario español Servidaf fue galardonado con el premio "Growth Awards 2021" por el fuerte crecimiento en ventas que ha experimentado durante el pasado año 2020.

CONTINENTAL INCREMENTA LA SEGURIDAD AL VOLANTE CON RIGHTVIU

Ha desarrollado un revolucionario sistema de asistencia de giro basado en un radar que los operadores de flotas pueden instalar fácilmente en sus vehículos comerciales pesados, siendo hasta ahora, el único proveedor que apuesta por una solución basada exclusivamente en un radar que detecta y diferencia a los ciclistas y peatones.

RightViu se instala rápida y fácilmente en los vehículos en unos pocos pasos sin necesidad de contar con una pantalla en la cabina. El radar se instala en el soporte del espejo retrovisor, por lo que no hay que agujerear la carrocería del vehículo. El sistema utiliza el CAN bus existente en el vehículo. No precisa de ningún cable adicional y el único requisito es que el radar se instale a una altura de al menos dos metros para que tenga el alcance de detección adecuado, una condición que se cumple en casi todos los autobuses y camiones pesados. El radar garantiza la detección fiable en carretera de otros usuarios cerca del vehículo. El área supervisada es de cuatro metros a los lados del vehículo y hasta 14 metros detrás de la parte delantera. El software VRU (Vulnerable Road User) evalúa la información de los sensores de radar. Así, si un ciclista o conductor de patín eléctrico se encuentra dentro del área de cobertura, el conductor recibe una advertencia acústica y visual.



LOS IRRESISTIBLES
ACCESORIOS SCANIA

ESTA PRIMAVERA...
TU CAMIÓN LUCIRÁ IMPECABLE

-30% PISTOLA DE AIRE COMPRIMIDO
Tu cabina limpia y confortable.
Resistente y duradera.

-30% ALFOMBRILLAS DE CABINA
Resistentes y duraderas.
Resistente y duradera.

APROVECHA CADA TRIMESTRE LOS NUEVOS DESCUENTOS EN ACCESORIOS DE SCANIA.

SCANIA

NUEVA CAMPAÑA DE ACCESORIOS SCANIA: "IRRESISTIBLES"

Esta temporada los clientes de Scania puede llevarse al mejor precio unas alfombrillas de cabina, o una pistola de aire comprimido para mantener en perfecto estado el interior del camión. Si adquieren un producto, tienen un descuento del 25%; y si se llevan los dos, el descuento es del 30%. Esta promoción estará vigente hasta el 30 de junio de 2021 y está disponible en toda la red de concesionarios de Scania.

"Queremos ofrecer siempre lo mejor a nuestros clientes, que se sientan a gusto en sus vehículos. De aquí nace la campaña 'Los irresistibles accesorios de Scania', que supone una oportunidad inmejorable para hacerse con accesorios originales de la marca. Cada temporada podrán adquirir elementos de seguridad y diseño únicos, para que disfruten de su espacio de trabajo", explica Fernando Bustamante, Director de Servicios de Scania Ibérica.

¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



DAILY PROMOTION

PROMOCIONES PROFESIONALES PARA VOLVER A LA ACCIÓN

LLÉVATELO HOY Y NO PAGUES HASTA DENTRO DE 6 MESES*



PUBLICIDAD

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 30 de junio de 2021.

IVECO DAILY. CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

**IVECO
CAPITAL**

*Oferta válida para operaciones de préstamo y leasing para toda la gama DAILY MY16 & MY19. Los intereses generados en el periodo de carencia se acumularán al capital. Oferta válida hasta el 30/06/2021 para empresarios y profesionales. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Transolver Finance EFC S.A.