

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

Año 43. #465.  
Junio 2021

# TRANSPORTE3

[www.transporte3.com](http://www.transporte3.com)

## MAN eTGM: DISTRIBUCIÓN 100% ELÉCTRICA



- El transporte de mercancías por carretera recupera el terreno perdido •
- Entrevista: Sebastián Figueroa (SCANIA) • DAF presenta su nueva generación de camiones: XF, XG y XG+ • IVECO: Nuevos S-WAY y Daily •

# Crafter

## Creado para mensajeros y transportistas



Vehículos  
Comerciales

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



Gama Crafter con motores EU6 consumo medio WLTP: 9,4 l/100 km. Emisión de CO<sub>2</sub> WLTP: 243 g/km.

[volkswagen-comerciales.es](http://volkswagen-comerciales.es)



## EL GASÓLEO AMENZA LA VUELTA A LA NORMALIDAD



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

**T**ras un año muy complicado, los datos muestran que el transporte de mercancías por carretera está recuperando el pulso en 2021. Los observatorios elaborados por el Ministerio de Transportes reflejan que la actividad creció en todas las especialidades durante el primer trimestre del año. Las buenas sensaciones también hacen acto de presencia en la macroencuesta del Grupo Alpega en la han participado más de 1.200 empresas de logística y transporte de toda Europa: los profesionales valoran con un 6,2 sobre 10 su grado de optimismo sobre el transporte para los próximos meses. Además, las previsiones de ASTIC estiman que la facturación de las empresas de transporte españolas se quedará muy cerca de las cifras prepandemia. Otra buena noticia es el avance de la tramitación de la reforma de la LOTT para incorporar un régimen sancionador que castigará la morosidad en el transporte de mercancías por carretera. Las multas pueden alcanzar hasta

30.000 euros, y a priori parece una herramienta muy válida para apuntalar la recuperación. Pero no todo puede ser de color de rosa. El gasóleo se ha convertido en la principal amenaza para los transportistas en el regreso hacia la normalidad. Durante los primeros meses de 2021, su precio se ha elevado más de un 15%, y si lo comparamos con los datos de hace un año, el alza se aproxima al 25%. Y lo peor es que con el verano a la vuelta de la esquina, no hay síntomas que indiquen que la tendencia pueda revertirse a corto plazo. En este escenario, muchas empresas están encontrando serias dificultades para trasladar el incremento de costes a sus clientes, y desde Froet advierten de que podría peligrar la supervivencia de algunas de ellas. Según sus estimaciones, para compensar la subida del gasóleo, los precios de los servicios de transporte deberían subir un 7,5%. Por el momento, los cargadores prefieren hacer oídos sordos.



03



06



22



26



30



40



42

**03 EDITORIAL**

El gasóleo amenaza la vuelta a la normalidad

**30 ENTREVISTA**

Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica

**22 PRODUCTO**

DAF presenta su nueva generación de camiones: XF, XG y XG+

**40 PRODUCTO**

Nueva IVECO Daily: Preparada para el futuro

**06 EN PORTADA**

El transporte de mercancías por carretera recupera el terreno perdido

**26 PRODUCTO**

El MAN eTGM ya está en España

**42 PRODUCTO**

Gama de furgonetas eléctricas de Mercedes-Benz: Infinitas aplicaciones

# TRANSPORTE3



## 10 REPORTAJE

Se oscurece el panorama para los morosos: Fuertes multas para los reincidentes

## 28 PRODUCTO

Llega el nuevo IVECO S-WAY

## 46 ENTREVISTA

Miguel Ángel Muñoz Jaime y Juan Francisco Sanz Rosado, fundadores y gerentes de Farcinox

**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





# EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA RECUPERA TERRENO

EL INCREMENTO DEL PRECIO DEL GASÓLEO AMENAZA CON RALENTIZAR EL BUEN RITMO

**LOS DATOS RECOGIDOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES EN LOS OBSERVATORIOS DE COSTES, PRECIOS Y ACTIVIDAD MUESTRAN UNA TENDENCIA POSITIVA DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE**

Los datos muestran un incremento de los costes debido principalmente a la subida del gasóleo, una nueva disminución de los precios, así como una recuperación de la actividad en las toneladas transportadas.

## EL GASÓLEO DESATADO

En lo referente a los costes de explotación de la actividad del transporte de mercancías por carretera, en el primer trimestre de 2021 se produce un nuevo incremento de los costes como ya ocurrió en el trimestre anterior, debido fundamentalmente a la subida del precio del gasóleo, que aumentó en un 7'7% en el trimestre (en el último año la subida ha sido del 16'1 %). Así el coste unitario por kilómetro recorrido para un vehículo articulado de carga general queda establecido en 1'09 €/km, habiéndose producido un incremento medio de

los costes en un +2'4%, que se incrementa al 2'6% en el caso del vehículo articulado frigorífico y del 0'9% en el caso de la furgoneta. En dicho trimestre la partida del combustible ha ganado más peso en la estructura de costes, al representar en el 28'1% del total de los costes de explotación para un vehículo articulado de carga general, superado por la partida de personal y dietas, lo que representa un 34'8% del total de los costes. De hecho, el gasóleo ha sido la causa del 94% del incremento de dichos costes de explotación del transporte de mercancías en dicho trimestre.

## LOS PRECIOS SE MANTIENEN ESTABLES

En lo que se refiere a los precios percibidos por las empresas transportistas, en el primer trimestre de 2021 se ha producido una nueva disminución, aunque leve, del -0'3 %, aunque se observa un incremento del 2'9% respecto al trimestre anterior para transportes de cortas distancias, y del 0'7% para distancias superiores a 300 kilómetros.

## MÁS TRABAJO

En cuanto a la actividad desarrollada, tomando como base la encuesta permanente que semanalmente hace el Ministerio de Transportes a 1000 transportistas de todos los sectores y especialidades, se constató una recuperación de la actividad de las empresas

**EN UN VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL, EL GASÓLEO REPRESENTA EL 28'1% DEL TOTAL DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN, Y LA PARTIDA DE PERSONAL Y DIETAS ALCANZA EL 34,8%**

transportistas durante el primer trimestre de 2021 en relación con el mismo período de 2020, pero hay que tener en cuenta que el sector sufrió una muy importante disminución de la actividad en el mes de marzo del pasado año coincidiendo con la declaración del estado de alarma debida a la pandemia. Así en el primer trimestre, en tasas interanuales se produjo un incremento de la actividad en toneladas transportadas, en concreto del 4'4%, siendo especialmente significativo en el

## **GASÓLEO: UNA DESCOMUNAL ESCALADA DE PRECIOS**



La Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (Froet) ha dado la voz de alarma ante la "descomunal escalada de precios" de los carburantes en las últimas semanas.

La buena tendencia que viene registrando el sector en el inicio del año se ve amenazada por el constante incremento del precio del gasóleo durante los últimos meses. En mayo, el precio medio mensual de gasóleo se situó en 1,228 euros/litro (con impuestos), frente a los 0,99 euros/litro del idéntico mes de 2020. Esta diferencia de precios se traduce en un incremento del 24,05%. El gasóleo cerró el año 2020 con un precio medio de 1,065 euros/litro, por lo que se ha encarecido un 15,31% en cinco meses.

En este contexto, la Federación Regional de Organizaciones y Empresas de Transporte de Murcia (Froet) ha dado la voz de alarma: "Los empresarios llevan varias semanas soportando los incrementos en los costes derivados del alza de los precios de los carburantes, pero se encuentran en una situación en la que es necesario repercutir la subida a los clientes para evitar pérdidas que hagan inviable la actividad", advierten. Según las estimaciones de Froet, los precios de los servicios de transporte realizados con un camión articulado se deberían incrementar un 7,5 % para compensar la subida del gasóleo registrada durante los últimos doce meses. "Es del todo necesario porque ya no podemos aguantar más", claman.

# **MARCA LA DIFERENCIA EN CADA KM**

## **BATT WASH**

El lavado móvil de alto rendimiento



PREGUNTA POR NUESTRO PLAN RENOVE



Funciona con **Baterías**



**100% móvil:** lava tu camión / autobús donde quieras



**Ecológico:** 0 emisiones



**Silencioso**



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



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



**+34 607 400 483**



**www.JmbGrupo.com**

## LA ACTIVIDAD HA CRECIDO ESPECIALMENTE EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL (+6,2%) Y EN EL TRANSPORTE NACIONAL DE LARGA DISTANCIA (+4,3%) DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE

transporte internacional (+6,2%) seguido del transporte nacional de larga distancia (+4,3%).

### LA FACTURACIÓN DEL SECTOR ROZARÁ EL NIVEL 'PRE-PANDÉMICO'

Según las estimaciones de la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) y la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), la tendencia registrada en el primer trimestre se mantendrá durante el resto del ejercicio. El transporte de mercancías por carretera en España prevé facturar 40.900 millones de euros en 2021, lo que supondría un 14,67% más que en 2020, pero un 1,5% menos que en 2019 (41.500 millones de euros).

Para conseguir el despegue definitivo, desde ASTIC reclaman "planes de ayuda concisos, como ya están ha-



ciendo muchos países de nuestro entorno, que están ajustando la normativa y promoviendo paquetes de recuperación para ayudar a las empresas transportistas, y no "zancadillas" como peajes en nuestras autovías", explica Ramón Valdivia, director general de la organización.

### OPTIMISMO MODERADO

Recientemente, Grupo Alpega ha realizado una macroencuesta a más de 1.200 empresas de logística y transporte de toda Europa a través de sus bolsas de cargas, Teleroute y Wtransnet, para tomar el pulso al sector un año después de la irrupción del coronavirus. Las conclusiones del estudio muestran que los profesionales del sector consideran que lo peor ya ha pasado y sostienen un optimismo moderado a la espera de futuros acontecimientos antes de dar por finalizada la crisis. En un momento en que desafíos como la recuperación de la industria, la digitalización o el Brexit ya están marcando las agendas de muchas empresas, los profesionales valoran con un 6,2 sobre 10 su grado de optimismo sobre el transporte para los próximos meses.

Esta macroencuesta revela que la pandemia también ha puesto de manifiesto la necesidad de avanzar en el proceso de digitalización de las empresas de transporte. El 46% de los encuestados afirma haber aumentado el uso de las bolsas de cargas durante este periodo.

"Tras muchos meses en los que era difícil pronosticar lo que iba a suceder con el futuro del transporte, se empieza a percibir el principio del fin de la pandemia", apunta Verónica Rodríguez, Head of Brand Alpega Group.

## SE ROMPIÓ LA TENDENCIA POSITIVA EN 2020: -16%

El impacto de la pandemia del coronavirus fue muy evidente en 2020, sobre todo en el segundo trimestre del año, coincidiendo con los meses más duros de la cuarentena. En 2020 el transporte de carga por carretera facturó en España cerca de 35.000 millones de euros, un 16% menos (6.600 millones de euros) que en 2019, cifra que para las rutas internacionales osciló entre el -8% y el -12%, en función de la especialidad de mercancías transportadas.

Tras experimentar seis años consecutivos de crecimiento en el transporte de mercancías en España, con subidas del 4% anuales en el periodo 2017-2019, 2020 ha supuesto una ruptura de esta tendencia al alza, siendo el primer año en el que las empresas transportistas de nuestro país han registrado caídas en sus ingresos.



**"EN UN PANORAMA DE PÉRDIDAS DE ACTIVIDAD Y DE RENTABILIDAD COMO ESTE, EL SECTOR NECESITA PLANES DE AYUDA CONCISOS, COMO YA ESTÁN HACIENDO MUCHOS PAÍSES DE NUESTRO ENTORNO", RECLAMAN DESDE ASTIC**

# IVECO T-WAY

# LLÉVALO AL LÍMITE.



**CÁRGALO.** Puede transportar hasta 40 toneladas como si nada.  
**BUSCA SUS LÍMITES.** Tan resistente que ninguna misión off-road es demasiado dura.  
**ÚSALO.** Máximo rendimiento y fiabilidad son la norma.



**YA NADA PUEDE DETENERTE.  
LA GAMA COMPLETA OFF-ROAD ESTÁ A TU DISPOSICIÓN.**

**IVECO**



# PANORAMA OSCURO PARA LOS MOROSOS: FUERTES MULTAS PARA LOS REINCIDENTES

SE CUMPLE UNO DE LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS CON EL CNTC HACE UN AÑO

**LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA DEL CONGRESO HA TRAMITADO EL PROYECTO DE LEY QUE RECOGE SANCIONES A LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. AHORA EL TEXTO QUE REFORMA LA LOTT HA SIDO ENVIADO AL SENADO**

**F**inalmente, el régimen sancionador establece que a partir de 3.000 euros de deuda la infracción se considerará grave o muy grave, con tres tramos de cuantías en función de la cantidad adeudada, con multas de 401 hasta 6.000 euros, según la enmienda pactada entre el PSOE, el PP y el PDeCAT a iniciativa de estos últimos. La propuesta inicial remitida por el Gobierno al Congreso el pasado mes de febrero únicamente contemplaba multas de entre 1.000 y 6.000 euros. La introducción de criterios de progresividad hace que el nuevo régimen sancionador contemple multas de entre 401 a 600 euros cuando el precio del transporte sea inferior a 1.000 euros; de 601 a 800 euros cuando la deuda no alcance los 1.500 euros; y de entre 801 y 1.000 euros para aquellas deudas de entre 1.501 y 3.000 euros; todas ellas consideradas infracciones graves.

A partir de esa cantidad serán consideradas infracciones muy graves, con castigos de 1.001 a 2.000 euros cuando la deuda se sitúe entre los 3.001 y 4.000 euros; multas de 2.001 a 4.000 euros para deudas de hasta 6.000 euros; y a partir de ahí multas de 4.001 a 6.000 euros.

## MULTAS DE HASTA 30.000 EUROS

A última hora, la Comisión aprobó incluir una enmienda del PSOE, Unidas Podemos y Ciudadanos, para elevar hasta 30.000 euros las multas, en caso de reincidencia y si, o se arrastra un retraso de seis meses o la deuda "afecta significativamente a la capacidad y solvencia" del acreedor.



**LA INTENCIÓN DE LOS DIFERENTES GRUPOS POLÍTICOS ES TRAMITAR LA NORMA DE FORMA URGENTE EN LA CÁMARA ALTA PARA QUE PUEDA ESTAR EN VIGOR EN UNAS POCAS SEMANAS**



## 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](http://www.mercedes-benz-trucks.com)



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust





# GUIPÚZCOA DA SU BRAZO A TORCER Y PARALIZA EL COBRO DE PEAJES A CAMIONES

ACATA LAS DECISIONES JUDICIALES, PERO NO DESCARTA LA IMPLANTACIÓN DE UN NUEVO SISTEMA

**CON UN MES DE RETRASO LA DIPUTACIÓN DE GUIPÚZCOA SE COMPROMETE A APLICAR EL AUTO DEL TRIBUNAL SUPREMO QUE CONFIRMA LA ILEGALIDAD DE LOS PEAJES A CAMIONES EN LA N-1 Y LA A-15, Y ANUNCIA QUE PARALIZARÁ SU COBRO A LOS TRANSPORTISTAS**

La Diputación de Guipúzcoa ha admitido que no le queda más remedio que paralizar el cobro de los peajes a camiones puestos en marcha en 2018 tanto en la N-1 como en la A-15, tras la sentencia ya firme del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco que declara nula la norma que lo regula, después de que el Tribunal Supremo no admitiese el recurso de casación notificado a las partes el pasado mes de mayo.

Durante todo este tiempo, lejos de reconocer su error, el Gobierno provincial "llevado por una arrogancia inaudita e irresponsable, se ha dedicado a verter descalificativos ofensivos hacia el colectivo del transporte por carretera y a confundir a la opinión pública guipuzcoana con su pretensión imposible de mantener vigente el actual sistema", aseguran desde Fenadismer.

## DESOBEDIENCIA JUDICIAL GRAVE

Desde la Federación valoran positivamente que finalmente la Diputación de Guipúzcoa haya reconsiderado su posición inicial, "que hubiera supuesto incurrir en una desobediencia judicial grave", recuerdan. Además, reitera su ofrecimiento a abrir una mesa de diálogo con el sector del transporte por carretera para negociar la futura implantación de un nuevo sistema. Hay que recordar que ante la actitud de las autoridades guipuzcoanas, las asociacio-

nes de transportistas presentaron una querrela criminal. "Ha debido hacer reconsiderar esa actitud "suicida" y de desafío al Estado de Derecho", apuntan los responsables de la Federación.

## UNA NUEVA AMENAZA EN VIZCAYA

En pleno debate a nivel nacional en relación a la propuesta del Gobierno de implantar peajes en todas las autovías españolas, y que cuenta con el rechazo inicial de las asociaciones del sector del transporte, una nueva Administración territorial se apunta "a la moda" de poner peajes a los camiones en su red viaria: ahora ha sido el turno de la diputación de Vizcaya. Sus dirigentes han anunciado su intención de aplicar a partir del otoño del 2022 un canon al paso de los camiones por varias carreteras vizcaínas, con el objetivo de redistribuir el tráfico de más de 4000 camiones diariamente a las actuales autopistas de peaje, según informa Fenadismer. Esta medida se articularía a través de la instalación de una treintena de arcos de control en diferentes vías provinciales, entre otras, en la A-8, la N-240, la N-636 y la N-637.

# 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"





# ASTIC DESMONTA LEYENDAS URBANAS: LOS CAMIONES NO DESTRUYEN EL MEDIO AMBIENTE

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ESTÁ COMPROMETIDO CON LA REDUCCIÓN DE EMISIONES

**EN EL MARCO DEL DÍA MUNDIAL DEL MEDIO AMBIENTE, LA ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (ASTIC) RECORDÓ QUE EL TRANSPORTE PESADO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA REPRESENTA SOLO EL 4,5% DE LAS EMISIONES TOTALES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI) PROVENIENTES DE LA ACTIVIDAD HUMANA EN LA UNIÓN EUROPEA**

**D**esde la asociación destacan que en España, el 95% del movimiento terrestre de mercancías se realiza por carretera a cargo de algo más de 100.000 empresas operando cerca de 360.000 vehículos, frente al 75% que se registra de media en la UE. Este trabajo de enorme valor para la sociedad “solo” genera el 4,5 % de las emisiones de GEI procedentes de la actividad humana de la UE. “Como somos los primeros que queremos que ese “solo” se convierta en “nada”, continuaremos trabajando para conseguir la tan ansiada neutralidad de emisiones en 2050 de la mano de partners como la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)”, destaca Ramón Valdivia, director general de la asociación del trans-



porte internacional por carretera. Además, reiteró que el sector “está a favor de cualquier medida que suponga ahorro energético; tanto por un tema de compromiso medioambiental como por una cuestión económica ya que actualmente un tercio del coste total operativo de los operadores de transporte corresponde al gasto en combustible.”

## **CAMIONES ELÉCTRICOS O DE PILA DE COMBUSTIBLE**

Según datos facilitados por la ACEA, el 96,4% de los camiones matriculados en Europa son diésel. Los camiones a gas natural y los eléctricos crecieron respectivamente un 5,8% (cerca de las 6.800 unidades) y un 42,1% (1.059 matrículas) en 2020, pero su peso en el mercado es muy escaso.

“Aparte del gasóleo, el gas natural y los biocombustibles, en la próxima década no se vislumbran soluciones vehiculares efectivas y eficientes que puedan estar disponibles, con volúmenes de producción suficientes y fiabilidad contrastada. A partir de 2030 sí podemos estar hablando de una presencia significativa de este tipo de camiones en las cifras de matriculaciones anuales; algo en lo que coincidimos con la Agencia Internacional de la Energía, que para un lustro más tarde prevé que el 50% de las nuevas matrículas de pesados correspondan a soluciones eléctricas”, subraya Valdivia.



# 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.



scania.es

CONFIGURA  
TU CAMIÓN



**SCANIA**



# FOMENTO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS FRENTE AL TRANSPORTE POR CARRETERA

FERNANDO J. CASCALES ANALIZA EL ENÉSIMO INTENTO PARA QUE EL TREN GANE PROTAGONISMO

COLABORACIÓN DEDICADA A RICARDO DEL CID GARCÍA Y JOSÉ MIQUEL, EJEMPLARES FUNCIONARIOS EN TODA SU LARGA TRAYECTORIA DE DEDICACIÓN EN PRO DEL TURISMO

LA PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO EN TORNO AL TRANSPORTE, CONTENIDA EN LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD (Y MÁS ESPECÍFICAMENTE, RESPECTO DEL FERROCARRIL – MERCANCÍAS, EN EL PROGRAMA MERCANCÍAS 30 - MITMA), GIRA PRIMORDIALMENTE CON EL OBJETIVO DE FOMENTAR EL FERROCARRIL, ESPECIALMENTE DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS, LO QUE SE DENOTA TANTO EN EL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA ENVIADO A BRUSELAS, COMO EN LA RECIENTE LEY 7/2021, DE 20 DE MAYO, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

**P**or lo que se refiere al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, éste destina, de los 13.000 mills. € reservados a la movilidad sostenible, 6.200 mills. € para el transporte ferroviario, lo que unido a la introducción de los peajes y al incremento de la fiscalidad del diésel, claramente evidencia que, una vez más, se prioriza al ferrocarril sobre la carretera.

**RETROCESO DEL FERROCARRIL FRENTE A LA CARRETERA**  
Siendo cierto que la conservación de las carreteras necesita de grandes inversiones, pues presentan un déficit acumulado de más de 7.000 mills. €, es evidente que la introducción de los peajes persigue elevar la cuota de demanda del transporte ferroviario de mercancías, modo que no despega con relación al transporte por carretera, ya que traslada menos del 5% de las mercancías, en tanto que por carreta se mueve más del 95%. El retro-

ceso del ferrocarril frente a la carreta, que es tradicional, se observa también en el resto del ámbito de la UE, que pese a sus políticas de fomento del ferrocarril-mercancías, plasmadas en sus Libros Blancos de 2001 y 2011, no ha conseguido su objetivo.

El establecimiento de los peajes, además de penalizar a las clases medias, provocará una mayor accidentabilidad, ya que se utilizarán más las vías convencionales, lo que ha de tenerse en cuenta en toda política de transportes, que debe de priorizar la seguridad. Y si esta medida provoca que muchos camiones circulen por vías convencionales, no sometidas a peaje, el incremento del riesgo se elevará notoriamente, por la dificultad de los adelantamientos. Ha de resaltarse también que según la patronal de las petroleras, el 54 por ciento del precio medio pagado en 2019 en gasolina son impuestos, mientras que en el caso del diésel la recaudación es del 49 por ciento, ascendiendo la recaudación total del Estado en 2019 a través de impuestos a los carburantes de 19.804 millones (12.264 millones de impuesto y 7.540 millones de IVA). En consecuencia, ya puede aseverarse que en la actualidad “quien más contamina, más paga”. Además, no puede omitirse, y ello es importante, que España, en tanto que país periférico con relación al centro de la UE, ya sufre un déficit de competitividad, que se incrementará considerablemente con los costes que suponen los peajes (lo que repercutirá en el precio de los productos que exportamos, y por ende, en la competitividad de los mismos). Resulta también obvio que los peajes incrementarán los precios de las mercancías y tendrán un efecto inflacionista, repercutiendo negativamente en la rentabilidad de las empresas de transportes de mercancías por carretera, ya que la experiencia acredita que nunca estas empresas logran trasladar al cargador el total de los incrementos de los costes.

Así pues, en una valoración económica y sobre la seguridad, se denotan toda esta serie de cuestiones, que hacen que no sea tan sencillo, de una forma tan liviana como la que se viene manifestando, que los peajes tengan un efecto positivo globalmente considerado.

#### **NO SE FAVORECERÁ LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA**

A mi juicio, en un entorno de grave crisis económica que se atisba largo en el tiempo, con el consiguiente alarmante nivel de paro, toda política que cree nuevas imposiciones fiscales o eleve las existentes, no coadyuva a la recuperación, sino todo lo contrario. Es por ello que cabe reflexionar sobre si no será ya pertinente un Plan de Austeridad, como el mejor Plan de Recuperación (que si prevé un incremento fiscal importante, debería de prever también una correlativa notoria reducción del déficit público), que precisamente rebajara la imposición fiscal y que eliminará de los presupuestos públicos la infinidad de gastos prescindibles, dentro de una decidida política de reducción de las Administraciones públicas. Resulta altamente incongruente que elevándose año

## **“ES EVIDENTE QUE LA INTRODUCCIÓN DE LOS PEAJES PERSIGUE ELEVAR LA CUOTA DE DEMANDA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS”**

tras año los ingresos públicos, a su vez la deuda pública no solo no decrezca, sino que se incremente hasta los sonrojantes actuales niveles.

#### **LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA**

Por lo que se refiere a la reciente Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, ésta recoge también la primacía del fomento del ferrocarril sobre el transporte de mercancías por carretera, mediante medidas normativas que a mi juicio será difícil que obtengan los resultados pretendidos, ya que en definitiva, reconociendo la enorme dificultad de lograr el objetivo, para impulsar el transporte ferroviario de mercancías (que es más viable económicamente en trayectos largos) ha de optimizarse la red disponible, y sobre todo favorecer una política de reducción de los costes que pueda abaratar los precios que se perciben de los cargadores, pues en otro caso el ferrocarril no podrá elevar su cuota de mercado en el reparto modal.

La repetida Ley 7/2021 regula en sus artículos 14, 15 y 16 la materia de la “movilidad sin emisiones y transporte” (Título IV), estableciéndose en el artículo 13 los “objetivos de energías renovables y combustibles alternativos sostenibles en el transporte”, debiendo el Gobierno por vía reglamentaria “adoptar las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de los objetivos de integración de energías renovables y suministro de combustibles alternativos en el transporte, con especial énfasis los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo, incluidos los combustibles sintéticos en cuya fabricación se hayan usado exclusivamente materias primas y energía de origen renovable”.

El artículo 14, en su apartado 3 establece que “Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sos-



## “TODA POLÍTICA QUE CREE NUEVAS IMPOSICIONES FISCALES O ELEVE LAS EXISTENTES, NO COADYUVA A LA RECUPERACIÓN, SINO TODO LO CONTRARIO”

tenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo” la serie de medidas que especifica, que también serán aplicables “a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire”. Por su parte, el artículo 15 se refiere a la “Instalación de puntos de recarga eléctrica”, en tanto que el artículo 16 a los puertos.

Es también relevante la repercusión de esta Ley en la contratación pública, y por tanto con relación a los concursos para la adjudicación de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, lo que se concreta en el artículo 31 (Contratación pública), que por su relevancia se transcribe, disponiendo lo siguiente en su apartado 1: “De conformidad con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, en toda contratación pública se incorporarán de manera transversal y preceptiva criterios medioambientales y de sostenibilidad energética cuando guarden relación con el objeto del contrato,



que deberán ser objetivos, respetuosos con los principios informadores de la contratación pública y figurar, junto con la ponderación que se les atribuya, en el pliego correspondiente. Para ello, la contratación de la Administración General del Estado y el conjunto de organismos y entidades del sector público estatal incorporará, de conformidad con el artículo 126.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, como prescripciones técnicas particulares en los pliegos de contratación, criterios de reducción de emisiones y de huella de carbono dirigidos específicamente a la lucha contra el cambio climático. A tal efecto, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio de Hacienda elaborarán un catálogo de prestaciones en cuya contratación se tendrán en cuenta los criterios de lucha contra el cambio climático mencionados en este apartado y en el que se identificarán tales criterios de reducción de emisiones y de huella de carbono, incluidos los relacionados con una alimentación sostenible y saludable. En todo caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 201 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, los órganos de contratación tomarán las medidas pertinentes para garantizar que en la ejecución de los contratos los contratistas cumplen las obligaciones aplicables en materia medioambiental”. Sobre esta cuestión, cabe significar que si bien el transporte público de mercancías por carretera, al estar liberalizado, no discurre en un escenario de contratación pública, que no obstante las exigencias de cargadores y en definitiva de los compradores de las mercancías que se trasladan, ya exigen un alto nivel de calidad medioambiental. Por esta razón, esta clase de medidas para el transporte público de viajeros por carretera en la contratación pública, lo único que hará respecto del transporte de mercancías por carretera es, ante la reproducción de esta clase de exigencias por los cargadores, será incrementar más aún la competitividad del transporte público de mercancías por carretera frente al ferrocarril.





---

## “LA CUOTA DE REPARTO MODAL DE LAS MERCANCÍAS NO SE PUEDE MODIFICAR ARTIFICIALMENTE, ESTO ES, CON MEDIDAS QUE PENALICEN AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, COMO ASÍ VIENE DEMOSTRANDO LA REALIDAD EN LAS ÚLTIMAS DOS DÉCADAS”

---

Pero es la Disposición adicional sexta (Transporte Ferroviario), el precepto que más refiere la prioridad del ferrocarril sobre el transporte público por carretera, al prescribir lo siguiente: “1. El Gobierno promoverá el uso del ferrocarril de viajeros en el ámbito de la futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, estableciendo las medidas necesarias para su fomento frente a medios de transporte más contaminantes. 2. En el ámbito del transporte de mercancías, y con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del mismo, el Gobierno establecerá, de acuerdo con lo que prevea la citada Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, objetivos de penetración del ferrocarril en el transporte de mercancías en distancias superiores a los 300 kilómetros. El Gobierno elaborará una Estrategia de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, en el marco de su planificación estratégica, en la que tendrán cabida medidas que afecten a todos los ámbitos que puedan incidir en el incremento de la competitividad de este transporte”. Finalmente, la Disposición final octava (Proyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte), previene que “Con objeto de reforzar y complementar el cumplimiento de las medidas de promoción de la movilidad sin emisiones establecidas en esta ley, el Gobierno presentará a las Cortes Generales un proyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte”..

### PENALIZAN AL TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Vemos, pues, que no solo los planes de transportes gubernamentales penalizan al transporte público de mercancías por carretera (peajes, incremento de la fiscalidad al diésel, etc), sino que fundamentalmente con el motivo tradicional de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, se priorizan las inversiones en el ferrocarril y se anuncian medidas normativas que en definitiva eleven el porcentaje de mercancías a transportar por este modo, en perjuicio de la carretera. A mi juicio, esta política de fomento del ferrocarril sin la mejora de la gestión y productividad

(ahorro de costes) del ferrocarril, diseñada desde la UE desde el Libro Blanco de 2001 y reiterada en el de 2011, no solo no ha logrado este objetivo, sino que ha aumentado las ineficacias del ferrocarril.

Pero en todo caso si es relevante que las principales medidas anunciadas sean directamente contrarias para el transporte de mercancías por carretera, que no es objeto de medida alguna relevante, en tanto que para el ferrocarril se diseña un cúmulo de acciones positivas. Es dentro de este orden de cuestiones que sin perjuicio de reconocer que el ferrocarril – mercancías precisa de nuevas inversiones (estaciones, conectividad con los puertos, electrificación de la red, etc), no es menos cierto que la cuota de reparto modal de las mercancías no se puede modificar artificialmente, esto es, con medidas que penalicen al transporte de mercancías por carretera, como así viene demostrando la realidad en las últimas dos décadas. Es por ello que además, debe de cuidarse que el nivel de inversiones destinado al fomento del ferrocarril – mercancías sea proporcional al beneficio (incremento de su cuota de mercado) esperado, ya que en otro caso estaríamos ante un despilfarro de los fondos públicos que no se podría justificar.

Así como he dicho que toda ayuda normativa al ferrocarril, sin el acompañamiento de la mejora en la gestión y ahorro de costes, acrecienta las ineficacias de este modo, es lo cierto que por el contrario el transporte público de mercancías por carretera ha acreditado sobradamente que ante nuevas normativas y exigencias que lo penalizan, lo que hace es mejorar en todos los órdenes (logística, digitalización, formación, respeto al medio ambiente, etc), demostrando que su proceso de modernización y mejora es continuado e intenso.



**FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO**

([fcajet@telefonica.net](mailto:fcajet@telefonica.net))

**ABOGADO. ACADÉMICO**

**EX DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES POR CARRETERA, Y DEL INTA**

**EX PRESIDENTE DEL CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS Y DE INSA DEL CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN DEL TT**

---



# LA INSOPORTABLE LEVEDAD DEL FERROCARRIL

EL TRANSPORTE POR CARRETERA MUESTRA SU HARTAZGO POR EL TRATO QUE VIENE RECIBIENDO

**AUNQUE LA NOCIÓN DEL TIEMPO PUEDA RESULTAR ENGAÑOSA Y HASTA A VECES LA PERDAMOS, LO CIERTO ES QUE LLEVAMOS YA MUCHOS AÑOS, DEMASIADOS, CON EL CUENTO DEL FERROCARRIL Y LA APUESTA DENODADA POR SU POTENCIACIÓN E IMPULSO DEFINITIVOS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA**

**E**n mi recuerdo son ya veintiocho años desde el ambicioso programa ferroviario contemplado en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (MOPT, 1993) y diecisiete desde el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT, 2004) este último con un horizonte de actuaciones que abarcaba de 2005 a 2020.

En esa ficción, y con esa incansable ilusión interesada de algunos, se han derrochado cifras multimillonarias y discursos infinitos, siempre confiando en que el futuro será inevitablemente del ferrocarril. Era el futuro hace años y lo sigue siendo ahora.

Los mensajes políticos en pro del ferrocarril han sido tan insistentes como tozuda la realidad de la competitividad, eficiencia y primacía del transporte de mercancías por carretera, de esos camiones que muchos quisieran ver reducidos a la mínima expresión, teniendo la menor trascendencia posible.

## MUCHOS INTERESES

Hoy mantiene esa obsesión mucha gente cuyos intereses paradójicamente o no son confesables o son demasiado evidentes. Están los de la obra pública, los aspirantes a concesionarios del servicio, los fabricantes del equipamiento, los que viven y disfrutan de altos puestos vinculados a estos proyectos, los que manejan y deciden sobre abundantes recursos públicos que gestionan según sus ocultas prioridades, los subvencionados de siempre, las multinacionales que quieren disfrutar de un nuevo oligopolio y un largo etcétera de empresas y personajes públicos y privados que forman parte del importante "lobby ferroviario" o a los que les interesa beneficiarlo. No faltan tampoco los palmeros, los que se apuntan al carro para tener un motivo por el que aparecer en la palestra pública y quedar bien con los otros.

Desde el transporte por carretera hemos vivido esta realidad y su correspondiente presión social con cierto complejo, abrumados por los permanentes argumentos manejados en nuestra contra, llevados prácticamente hasta la humillación, por ser contaminantes, peligrosos, molestos y despreciables.

## PENALIZAR AL TRANSPORTE POR CARRETERA

En esta última etapa ya no está siendo suficiente con apostar en exclusiva por el ferrocarril, con dedicarle recursos ingentes sin saber tan siquiera cual va a ser la futura demanda real del mercado, ahora se trata ya de penalizar al transporte por carretera, de intentar que el ferrocarril prospere tratando de hundir al camión con más imposición y más trabas cada día. Nuevos peajes, más impuestos y más restricciones para ver si así podemos conseguir que el tren mejore su cuota de una vez por todas.

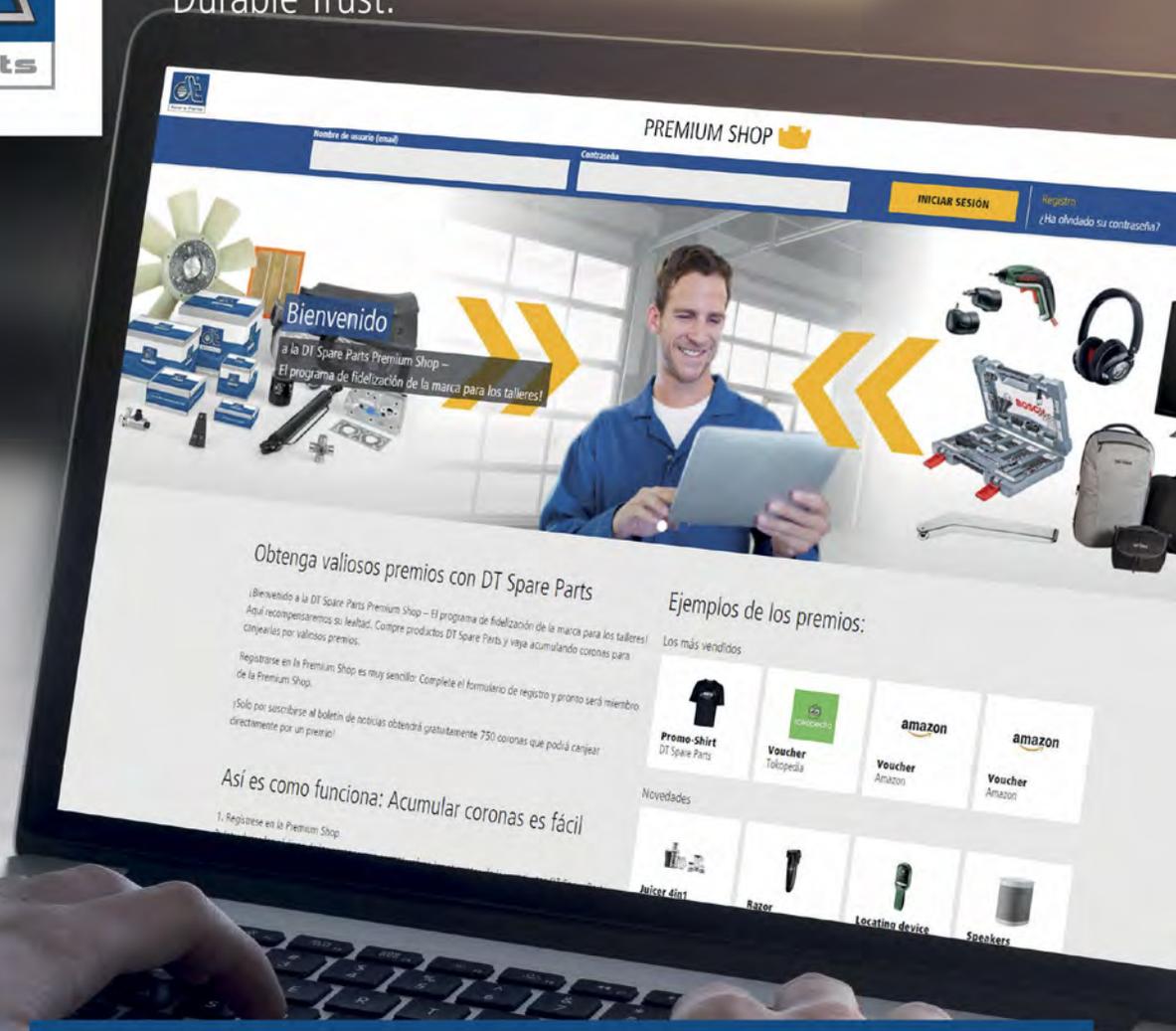
Nosotros solo podemos decirles que estamos hartos del trato que recibimos, que las mercancías siguen viajando en camión pese a sus políticas y sus películas, que basta ya de vividores y cuen-tistas, que nuestra economía se mueve en las carreteras y que estamos orgullosos de que así sea. Aunque la situación sea insoportable, no esperen confiados que nos dejemos ganar la batalla.



**CARLOS GARCÍA,  
SECRETARIO GENERAL  
DE LA FEDERACIÓN VALENCIANA  
DE EMPRESARIOS  
DEL TRANSPORTE  
Y LA LOGÍSTICA (FVET)**



Genuine Quality.  
Durable Trust.



# 365 días

# de premios



Acumula coronas y canjéalas por valiosas recompensas.  
[premiumshop.dt-spareparts.com](http://premiumshop.dt-spareparts.com)



# DAF PRESENTA SU NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES: XF, XG Y XG+

LLEGAN TRES ESPECIALISTAS PARA EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA

**LOS NUEVOS VEHÍCULOS TIENEN UN DISEÑO MUY CUIDADO Y UN EQUIPAMIENTO COMPLETO DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA. OFRECEN UN 10% MÁS DE EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE**

La primera generación del XF se lanzó en 1997 y desde entonces se han comercializado 650.000 unidades en todo el mundo. Ahora, aprovechando las nuevas normativas sobre masas y dimensiones establecidas por la Comisión Europea, DAF ha renovado su buque insignia y ha lanzado dos nuevos modelos: XG y XG+.

#### ELEGANTE DISEÑO EXTERIOR

Los tres camiones comparten un diseño exterior con una aerodinámica muy cuidada. Destaca una elegante parrilla con detalles cromados, que está coronada con el logotipo distintivo de DAF con el contorno cromado. La toma de aire está perfectamente

integrada en la parte delantera, y el parachoques de acero tiene un revestimiento y consta de tres elementos que combinan la mayor resistencia a impactos con bajos costes de reparación en caso de daños. Un aspecto clave del diseño son los elegantes faros LED, coronados por las características luces de conducción diurna y las luces angulares integradas. El atractivo diseño del camión se ve reforzado con las hermosas claraboyas LED, instaladas de serie en los modelos XG y XG+, con un diseño diferente para cada modelo.

#### TRES CABINAS

Las dimensiones de las tres cabinas es la principal diferencia. En XF, ha crecido 160 mm en la parte delantera y ahora se comercializa una versión 75 mm más baja que las todavía disponibles XF Space Cab y Super SpaceCab. De este modo se mejora la visibilidad y la altura interior se sitúa entre 1900 y 2075 mm, y el volumen roza los 10m<sup>3</sup>.

Para los profesionales que necesitan de mayor amplitud, DAF ha diseñado los modelos XG y XG+, que, además de la ampliación de 160 mm de la parte delantera, cuentan con una longitud adicional de al



menos 330 mm en la parte trasera de la cabina para ofrecer un espacio inigualable para trabajar, vivir y dormir. Las cabinas de los modelos XG y XG+ son 125 mm más altas que la del XF de nueva generación. En el caso del XG, la altura interior puede llegar a los 2.105 mm, y el XG+ alcanza los 2.200 mm. "Supera a todos los camiones del mercado en lo que respecta al espacio interior", destacan desde DAF.

#### COMO EN CASA

En el interior, la renovación es profunda. El nuevo salpicadero cuenta con una atractiva pantalla central de 12" para consultar toda la información relacionada con el vehículo, y una pantalla táctil opcional de 10" para el sistema de navegación e información y entretenimiento de DAF. Los botones más importantes están perfectamente colocados en el salpicadero y en el volante rediseñado para que se puedan usar de forma intuitiva.

Para garantizar un perfecto descanso, la longitud de las literas es de 2220 mm en todas las versiones, con una anchura mínima de 800 mm en los modelos XG y XG+. De manera opcional, hay disponible una cama relax DAF de ajuste mecánico o incluso totalmente eléctrico para ofrecer un apoyo óptimo de la cabeza, la espalda y las piernas.

Debajo de la litera hay numerosas opciones de almacenamiento, incluidos uno o dos cajones y uno o dos refrigeradores. Los armarios de almacenamiento exteriores de los lados izquierdo y derecho son accesibles a través de unas grandes aberturas.

La nueva generación DAF está equipada de serie con un sistema de control automático de temperatura o

## EN EL ÚLTIMO TRIMESTRE DE 2021, DAF COMENZARÁ LA PRODUCCIÓN EN SERIE DE LAS UNIDADES TRACTORAS Y LOS RÍGIDOS 4X2 Y 6X2 DE LOS MODELOS XF, XG Y XG+ DE LA NUEVA GENERACIÓN

con un sistema de control de climatización totalmente automatizado de manera opcional.

La iluminación LED integral, con brillo y color ajustables, junto a la nueva suspensión de la cabina con un nuevo diseño de amortiguador, y niveles extremadamente bajos de ruido y vibraciones, consiguen incrementar notablemente el confort.

#### MÁS EFICIENCIA

Su cuidado diseño resulta decisivo para conseguir hasta un 10 % en ahorro de combustible. La forma cónica de las cabinas, el parabrisas curvado, los paneles de las esquinas de forma elíptica, las cubiertas aerodinámicas del pilar A, la placa inferior con deflector de aire integrado y el diseño exclusivo de los deflectores de los compartimentos de las ruedas, proporcionan una aerodinámica superior, al igual que las cámaras opcionales en lugar de retrovisores. Todo esto ha dado como resultado hasta un 6,3 % de la mejora total del 10 % en eficiencia de combustible.

### NUEVAS CABINAS

Modelo	XF	XG	XG+
Altura interior (mm)	1830-1980	1.980-2.040	2.080-2170
Anchura	2500	2500	2500
Longitud	2290	2590	2590

#### XF

XF 370 MX-11 (270 kW / 367 hp)  
 XF 410 MX-11 (300 kW / 408 hp)  
 XF 450 MX-11 (330 kW / 449 hp)  
 XF 430 MX-13 (315 kW / 428 hp)  
 XF 480 MX-13 (355 kW / 483 hp)  
 XF 530 MX-13 (390 kW / 530 hp)



#### XG

XG 450 MX-11 (330 kW / 449 hp)  
 XG 430 MX-13 (315 kW / 428 hp)  
 XG 480 MX-13 (355 kW / 483 hp)  
 XG 530 MX-13 (390 kW / 530 hp)



#### XG+

XG+ 450 MX-11 (330 kW / 449 hp)  
 XG+ 430 MX-13 (315 kW / 428 hp)  
 XG+ 480 MX-13 (355 kW / 483 hp)  
 XG+ 530 MX-13 (390 kW / 530 hp)



## LAS MEJoras AERODINÁMICAS DE LAS CABINAS Y LA OPTIMIZACIÓN DE LOS MOTORES DE 11 Y 13 LITROS HACEN POSIBLE UNA MEJORA DE LA EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE DEL 10%

### MOTORES OPTIMIZADOS

La combustión de los motores PACCAR MX-11 de 10,8 litros y PACCAR MX-13 de 12,9 litros se ha optimizado mediante el uso de nuevos inyectores, culata y bloque de cilindros. Además, se ha utilizado una nueva generación de turbocompresores más eficientes, y se ha rediseñado el sistema de post-tratamiento de gases para que el recorrido desde la salida del motor hasta la entrada EAS sea lo más corto posible, lo que permite perder el mínimo nivel de temperatura de escape y lograr así la máxima eficiencia. Por último, hay que destacar que la excelente aerodinámica debajo de la cabina y en el compartimento del motor, garantiza la máxima eficiencia del módulo de refrigeración para un funcionamiento absolutamente mínimo del ventilador. El nuevo motor y las nuevas tecnologías de post-tratamiento, así como la sofisticada gestión térmica, producen un aumento de hasta un 3 % en la eficiencia de combustible de la mejora general del 10 %.



El diseño exterior está muy cuidado. Destaca el sistema DAF Digital Vision System, que sustituye los retrovisores principales. Las cámaras mejoran aún más la visión directa, al tiempo que aumentan el rendimiento aerodinámico.



En el interior, la renovación es profunda. El nuevo salpicadero cuenta con dos pantallas de 10" y 12". Para garantizar un perfecto descanso, la longitud de las literas es de 2220 mm en todas las versiones, con una anchura mínima de 800 mm en los modelos XG y XG+.

Los modelos XF, XG y XG+ están equipados de serie con una caja de cambios automática TRAXON, y disponen de ejes traseros con bajos niveles de aceite y cojinetes de piñón nuevos. El bajo peso del vehículo (por ejemplo, el XF 4x2 de nueva generación en su especificación más representativa pesa 6912 kilogramos) y los sistemas de asistencia al conductor mejorados (control de crucero predictivo 3 con funciones EcoRoll ampliadas y control de velocidad en pendiente) aumentan la eficiencia total hasta un impresionante 10%.

### MÁS TIEMPO DE ACTIVIDAD

Con el lanzamiento de los modelos XF, XG y XG+ de la nueva generación, DAF introduce actualizaciones inalámbricas para el motor y los sistemas de posttratamiento, la ECU del vehículo, Central Security Gateway (CSG) y DAF Connect. El tiempo de actividad también se aumenta gracias a los intervalos de mantenimiento de hasta 200.000 kilómetros.

## SEGURIDAD

La excelente visión directa ha sido una de las piedras angulares del desarrollo de los camiones DAF de nueva generación. Los tres vehículos disponen de un parabrisas de gran tamaño (2,3 m<sup>2</sup>) y, opcionalmente, en el lado del acompañante se puede colocar una ventanilla de proximidad que, en combinación con el nuevo asiento plegable, ofrece una magnífica visión de peatones, ciclistas y niños.

Como nueva función opcional, se presenta el sistema DAF Digital Vision System, que sustituye los retrovisores principales. Las cámaras mejoran aún más la visión directa, al tiempo que aumentan el rendimiento aerodinámico. Entre las características adicionales se incluyen la función de movimiento panorámico automático para seguir la parte trasera del remolque/semirremolque en las curvas y los indicadores superpuestos en las pantallas para obtener información adicional sobre la longitud del vehículo. Como primicia dentro del sector, las cámaras son retráctiles eléctricamente. El sistema DAF Corner View es una opción que sustituye los retrovisores de proximidad y delanteros, y aumenta el campo de visión. La pantalla de este sistema se ubica en el montante A del acompañante. Para garantizar una perfecta visibilidad, los modelos XF, XG y XG+ de nueva generación disponen de iluminación LED integral: luces de conducción diurna, luces de carretera, luces largas, luces angulares y de maniobra, claraboyas, luces de posición laterales y luces antiniebla delanteras opcionales.

Estos nuevos vehículos también incorporan el sistema de desplazamiento programado de la cabina (ProCaDis) patentado por DAF, que permite que la cabina se desplace de forma controlada 400 mm en el chasis durante un accidente con el fin de absorber la energía y evitar que la cabina se desacople.

Los nuevos XF, XG y XG+ cuentan con numerosos dispositivos de seguridad activa. Entre ellos se incluyen el freno asistido, el sistema de aviso de salida de carril y las luces de freno de emergencia. La versión más reciente del sistema de frenado de emergencia avanzado (AEBS-3) pone a su disposición un frenado de emergencia totalmente autónomo para ayudarle a evitar colisiones con vehículos parados o en movimiento a una velocidad máxima de 80 km/h. El sistema City Turn Assist detecta a otros usuarios u objetos de la carretera en el lado del conductor.

Otros sistemas opcionales son el nuevo freno de estacionamiento electrónico de DAF, que activa los frenos automáticamente cuando se apaga el motor.



## MIRANDO AL MAÑANA



Los camiones de la Nueva Generación DAF representan una plataforma de vehículos completamente nueva y altamente eficiente en términos energéticos. Los responsables de la marca aseguran que están preparados para adaptarse a futuros portadores de energía, como baterías e hidrógeno, y futuras cadenas cinemáticas, incluidos motores electrónicos, híbridos enchufables, celdas de combustible y motores de combustión con hidrógeno. Los innovadores motores diésel son limpios y eficientes, y están preparados para las últimas generaciones de biocombustibles (incluidos los combustibles de gas a líquido y HVO), así como para combustibles ecológicos renovables para descarbonizar aún más el transporte por carretera.

**ESTOS VEHÍCULOS SE HAN SOMETIDO A MÁS DE 20 MILLONES DE KILÓMETROS DE PRUEBAS DE DURABILIDAD, FIABILIDAD Y CON CLIENTES PARA GARANTIZAR QUE CUMPLEN LOS EXIGENTES ESTÁNDARES DE CALIDAD DE LA MARCA**

El nuevo motor optimizado y las nuevas tecnologías de posttratamiento, así como la sofisticada gestión térmica, producen un aumento de hasta un 3 % en la eficiencia de combustible.



# EL MAN eTGM YA ESTÁ EN ESPAÑA

ALIMERKA HA ADQUIRIDO LA PRIMERA UNIDAD DEL CAMIÓN 100% ELÉCTRICO DEL FABRICANTE ALEMÁN

**EL GRUPO DE ALIMENTACIÓN YA HA PUESTO EN FUNCIONAMIENTO UN eTGM DE 26 TONELADAS PARA DISTRIBUIR TODO TIPO DE PRODUCTOS DESDE EL CENTRO LOGÍSTICO A LOS SUPERMERCADOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DE ASTURIAS**

**E**l camión, carrozado con caja frigorífica, dispone de una capacidad embarcada de baterías de 180 kWh, lo que le concede una autonomía por encima de los 180 km, más que suficiente para llevar a cabo las tareas propias de una jornada laboral completa. El propulsor eléctrico es capaz de entregar una potencia de 360 CV (264 kWh) y a 3.100 Nm. Este rango de actividad, además, se complementa con la carga rápida de las baterías, que se sitúa alrededor de una hora. Esta operación de recarga se llevará a cabo en la sede de Alimerka, en Lugo de Llanera (Asturias), destacando que la energía empleada procede de su propia planta fotovoltaica.

COMPROMETIDOS CON EL TRANSPORTE SOSTENIBLE Manuel Enterría, Director de Logística de Alimerka, afirma que “la adquisición de este vehículo es una nueva muestra de nuestro compromiso con el trans-

**ALIMERKA, EN EL JURADO DEL PREMIO ‘CAMIÓN’ Y ‘V.I. ECOLÓGICO DEL AÑO’**



La compañía asturiana está representada por Pelayo Alonso Naves, su responsable de flota, en los jurados que otorgan los premios ‘Vehículo Industrial Ecológico del Año’ y ‘Camión del Año’.



## LA APUESTA DE MAN TRUCK & BUS IBERIA POR LA DESCARBONIZACIÓN A TRAVÉS DE LA ELECTROMOVILIDAD SE CONSOLIDA DÍA A DÍA. EL ÚLTIMO HITO DE ESTE CAMINO DE ÉXITO ES LA ENTREGA DEL PRIMER CAMIÓN ELÉCTRICO DE REPARTO, EL MAN eTGM, A LA COMPAÑÍA ALIMERKA

### PROYECTO ZEUS

Alimerka tendrá la oportunidad de beneficiarse de la experiencia que acumula MAN en la distribución eléctrica en grandes ciudades. Solo en los últimos meses, el fabricante ha participado en el proyecto ZEUS (Zero Emission off-peak Urban deliveries) del Instituto Europeo de Innovación y Tecnología para la Movilidad Urbana, con un camión eléctrico eTGM para el reparto de mercancías en centros urbanos que ha realizado pruebas por las calles de Munich.

**“HEMOS CONSTATADO QUE EL MAN eTGM ES UN VEHÍCULO CONFORTABLE, FÁCIL DE CONDUCIR, SEGURO Y MUY EFICIENTE”, ASEGURA MANUEL ENTERRÍA, DIRECTOR DE LOGÍSTICA DE ALIMERKA**



El grupo de alimentación cuenta con una red de 168 establecimientos en Asturias, Castilla y León y Galicia, y una planta logística, en Lugo de Llanera, en la que tendrá su base el MAN eTGM.

porte sostenible sin emisiones”, algo que la empresa viene poniendo en práctica desde 2012, cuando comenzó a apostar por las furgonetas eléctricas.

Además, “hemos constatado que el MAN eTGM es un vehículo cómodo, fácil de conducir, seguro y muy eficiente, dado que se desenvuelve a la perfección en el tráfico más congestionado y puede aprovechar, al mismo tiempo, las franjas horarias nocturnas, gracias a su mínimo nivel de ruido”, destaca Enterría.

Este MAN eTGM llevará a cabo labores de distribución de todo tipo de mercancía en los supermercados que Alimerka gestiona en los centros urbanos de Gijón, Oviedo y Avilés, “de una forma sostenible, silenciosa y sin emisiones”, concluye el director de Logística.



En la imagen, izquierda a derecha, Pelayo Borrágán (Asesor comercial Asturias), Jaime Baquedano (Director Comercial Camiones y Furgonetas) y Stéphane de Creisquer (Director General) de MAN Truck & Bus Iberia y Manuel Enterría (Director de Logística) y Paula Díaz-Caneja (Responsable de Medio Ambiente y Calidad) de Alimerka.



# CONECTIVIDAD Y EFICIENCIA AL SERVICIO DEL TRANSPORTISTA

LLEGA EL NUEVO IVECO S-WAY

ESTE MODELO TOMÓ EL RELEVO DEL STRALIS HACE UN PAR DE AÑOS Y SU ACOGIDA HA SIDO MUY POSITIVA. "EN GENERAL, LAS VENTAS HAN SUPERADO TODAS LAS EXPECTATIVAS, LO QUE HA GENERADO IMPORTANTES MEJORAS EN LA CUOTA DE MERCADO", DESTACAN DESDE IVECO

**A**hora el fabricante italiano ha incorporado un conjunto de novedades en su buque insignia: una nueva gama de motores y un puente trasero de nueva generación, tecnologías avanzadas y servicios innovadores adaptados a las necesidades de los transportistas. De este modo se eleva su rendimiento y eficiencia, logrando una reducción de hasta el 3% en el consumo de combustible, según las estimaciones de la marca.

## NUEVA GAMA DE MOTORES

La nueva gama de motores cumple con las normas de emisiones Euro VI / E y está homologada para biodiésel 100% de segunda generación (HVO). La gama Cursor 13 se ha ampliado con dos nuevas potencias, 490 CV y 530 CV. La eficiencia de los moto-



El IVECO S-WAY transforma el modo en que los conductores interactúan con su vehículo y marca el comienzo de una nueva era de soporte proactivo y predictivo.



Se ha mejorado aún más el flujo de aire alrededor de la cabina.

res Cursor 11 y Cursor 13 se ha mejorado mediante un aumento de la relación de compresión y una nueva estrategia de gestión de la combustión.

Los motores de 13 litros se han acoplado con nuevos puentes traseros de simple reducción, con alta eficiencia, y las relaciones de grupo trasero más largas, hasta la 2,31:1, están disponibles con neumáticos de perfil estándar. Esto permite una reducción sustancial de régimen de giro del motor, lo que supone una mayor eficiencia al circular por rutas de larga distancia. A estas mejoras, se suman el nuevo Modo Eco para el sistema de aire acondicionado automático, que elimina la absorción de energía innecesaria, y las nuevas cubiertas aerodinámicas del pilar A que mejoran aún más el flujo de aire alrededor de la cabina.

#### IVECO DRIVER PAL

El IVECO S-WAY transforma el modo en que los conductores interactúan con su vehículo y marca el comienzo de una nueva era de soporte proactivo y predictivo.

En este sentido, IVECO Driver Pal es la gran novedad. Permite al conductor interactuar con el vehículo, sus sistemas de control, la Sala de Control IVECO y todas las funciones de gestión de la flota mediante comandos de voz a través de Amazon Alexa.

Con la función exclusiva de MYIVECO, no solo se pueden activar los controles en la cabina y usar el sistema de infoentretenimiento, sino también usar el

## IVECO DRIVER PAL, EL NUEVO ACOMPAÑANTE PARA EL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO IVECO, INTEGRA LAS FUNCIONALIDADES MYIVECO Y MYCOMMUNITY, Y PERMITE AL USUARIO SUBIR A BORDO SU VIDA DIGITAL E INTERACTUAR CON EL VEHÍCULO Y LA COMUNIDAD DE CONDUCTORES

sistema de navegación para planificar su ruta y verificar el estado de salud del vehículo y su puntuación de Evaluación de estilo de conducción.

IVECO Driver Pal también le pone en contacto con la comunidad de conductores a través de la utilidad MYCOMMUNITY, lo que les permite intercambiar mensajes con otros conductores en su ruta o cerca de su destino. Pueden compartir información útil sobre viajes y apoyarse mutuamente.

Si se produce alguna incidencia, IVECO Driver Pal permite activar IVECO Top Care, que alertará al taller más cercano para minimizar los plazos de reparación. Además, el servicio ofrece un paquete innovador de hospitalidad para el conductor si el vehículo no vuelve a la carretera en seis horas. Incluye traslado gratuito, alojamiento y, si es necesario, asistencia médica.

#### MEJORAS EN LAS VERSIONES DE GAS NATURAL

Además de todas las novedades que incorporan los modelos diésel, las versiones de gas natural comprimido (GNC) y gas natural licuado (GNL) del IVECO S-WAY, ahora disponen de nuevos auxiliares inteligentes, como el compresor de embrague y la bomba de dirección de caudal variable, que aumentan aún más su eficiencia de combustible.

“Las mejoras del motor y las nuevas características que estos modelos comparten con las versiones diésel, junto con los nuevos auxiliares inteligentes, permiten reducir aún más las emisiones de CO<sub>2</sub>”, destacan los responsables de la marca.



La gama Cursor 13 se ha ampliado con dos nuevas potencias: 490 CV y 530 CV.

## EL IVECO S-WAY AUMENTA LA EFICIENCIA DEL COMBUSTIBLE EN HASTA UN 3% CON UNA NUEVA GAMA DE MOTORES Y CARACTERÍSTICAS AVANZADAS



# “CONTINUARÁ LA TENDENCIA POSITIVA DURANTE EL RESTO DEL AÑO”

SEBASTIÁN FIGUEROA, DIRECTOR GENERAL DE SCANIA IBÉRICA

**EL MÁXIMO RESPONSABLE DE LA FIRMA SUECA EN NUESTRO PAÍS SE MUESTRA SATISFECHO CON LA EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES EN EL INICIO DEL EJERCICIO, Y CONFÍA EN QUE LA VACUNACIÓN IMPULSE LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA**

**Q**ué valoración hace de la evolución de las matriculaciones en el mercado español durante estos cinco primeros meses? ¿Esperan que se mantenga la tendencia positiva durante el resto del año?

El año ha comenzado bien y apuesto por una continuidad en la tendencia positiva durante el resto del año. En breve tendremos una gran parte de la población ya vacunada, y eso sin duda, ayudará a una buena evolución de la economía.

Scania superó 2020, uno de los períodos más complicados económicamente a nivel histórico, manteniendo el foco en ayudar a sus clientes y en incrementar la rentabilidad de sus negocios. Como re-

sultado de ello, los clientes han mostrado su confianza en nuestra marca, cerrando el primer trimestre del año con una cuota acumulada del 16,20% en el mercado de camiones de más de 16 toneladas, gracias a las 826 unidades matriculadas, lo que ha supuesto un crecimiento de un 28,26% con relación a este mismo periodo del año pasado.

En los últimos meses, la incertidumbre que se vivió durante la pandemia, con una fuerte caída en las ventas de camiones nuevos y en especial a autónomos y a pequeñas empresas, se está minimizando y con ello se está recuperando la actividad. Durante este periodo, muchos transportistas se han decantado por la compra de un seminuevo con menor coste de inversión y parece que por ahora, esta tendencia también se va a seguir manteniendo.

Nuestro foco va a seguir siendo ayudar a nuestros clientes a incrementar la rentabilidad en sus negocios optimizando el uso de sus vehículos.

**¿Qué objetivos se ha fijado Scania para este ejercicio cargado de incógnitas?**

Durante 2021 nuestro objetivo es seguir estando al lado de nuestros clientes y seguiremos la línea para

que puedan beneficiarse de grandes ventajas a la hora de adquirir sus vehículos, ponerlos a punto y ofrecer servicios de apoyo a la hora de facilitar opciones de financiación, contratos, conectividad y servicios tanto para camiones y buses nuevos como usados.

Scania es pionera en ofrecer servicios de gran valor para el cliente y apostamos por la conectividad, clave hoy en día en el desarrollo del transporte y cuya evolución estamos liderando.

Estamos trabajando y haciendo una gran inversión para tener una red con la última tecnología en cuanto a las reparaciones de todo tipo, algunos de nuestros centros disponen ya de los sistemas más innovadores de bancadas, con soluciones integrales para reparar tanto las cabinas como los semirremolques y también autobuses.

**Desde que se inició la comercialización de la nueva gama tractoras, Scania ha ocupado un lugar de privilegio en este segmento. ¿Cuáles son las claves de este éxito?**

Las claves son la calidad y el buen servicio. Un buen producto respaldado de una red que apoya a nuestros clientes con un servicio excelente.

Con la nueva gama de vehículos, Scania ha ampliado su oferta de vehículos y servicios permitiendo a los profesionales del transporte adquirir camiones a la medida de sus necesidades. Estos nuevos vehículos son el resultado de muchos años de trabajo, investigación y de una gran inversión con el objetivo de ofrecer a nuestros clientes las herramientas necesarias para lograr la máxima rentabilidad en su negocio. A los significativos cambios estéticos, tanto en el interior como en el exterior, la nueva gama ha sumado una mejora de la cadena cinemática y de la aerodinámica que consigue una reducción del 5% en el consumo del combustible. En la actualidad seguimos batiendo récord de bajo consumo de combustible, comparado a nuestros competidores, prueba de ello es la victoria, por quinto año consecutivo del codiciado título alemán «Green Truck». Ésta es una prestigiosa competición, consistente en una prueba de prensa organizada por dos importantes publicaciones especializadas alemanas, y a lo largo de los años, se ha convertido en algo así como un campeonato mundial de la eficiencia en el transporte para camiones de larga distancia.

Creamos camiones que crean negocios. No se trata solo de rendimiento, fiabilidad y economía: se trata

---

**“SEGUIREMOS AYUDANDO A NUESTROS CLIENTES A INCREMENTAR LA RENTABILIDAD EN SUS NEGOCIOS OPTIMIZANDO EL USO DE SUS VEHÍCULOS”**

---

---

**“LOS VEHÍCULOS DE GAS NATURAL REPRESENTAN EN ESPAÑA ALGO MÁS DEL 10% DE NUESTRAS VENTAS, Y CONFIAMOS QUE VAN A AUMENTAR EN LOS PRÓXIMOS AÑOS”**

---

del conocimiento que Scania tiene del sector del transporte y de nuestros clientes.

**Scania ha conseguido convertirse en un referente en reducción de consumo. ¿Considera que existe margen de mejora en este campo? ¿Veremos camiones pesados con un consumo próximo a los 20 l/100 km?**

Efectivamente, el bajo consumo de combustible es una de las características más reconocidas de nuestros productos. La eficiencia es uno de nuestros focos, por lo que Scania siempre va a investigar en esa línea, buscando mejorar los resultados.

Los camiones, autobuses y autocares son responsables de aproximadamente una cuarta parte de las emisiones de CO2 del transporte por carretera en la UE, y de aproximadamente el 6% de las emisiones totales de la UE.

Las cifras de la Comisión Europea también indican que Scania está en el camino correcto para alcanzar su objetivo “Science Based Target” (SBT): reducir las emisiones de CO2 de los vehículos cuando están en uso en un 20% para 2025, en comparación con 2015.

**Durante las últimas semanas han entregado camiones de GNL a diversas empresas (Frigoríficos Sandoval, Molgas, Grupo Panero, Havi...), ¿cómo están evolucionando las ventas de este tipo de vehículos? ¿Se están superando las previsiones? ¿Qué peso tendrán a corto y medio plazo en las matriculaciones totales de la marca?**

Los vehículos de gas natural representan en España algo más del 10% de nuestras ventas, y confiamos que va a aumentar en los próximos años. En España, desde hace años, los



“Con la nueva gama de vehículos, Scania ha ampliado su oferta de vehículos y servicios permitiendo a los profesionales del transporte adquirir camiones a la medida de sus necesidades”, destaca Figueroa.

## “PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS LOS DESARROLLOS PRINCIPALES VAN A ESTAR EN ELECTRIFICACIÓN. TENEMOS EL COMPROMISO DE PRESENTAR NUEVAS APLICACIONES O VERSIONES CADA AÑO HASTA 2025”

vehículos de gas natural son una realidad, con un mercado ya maduro en cuanto a tecnología e infraestructura.

**¿Qué nos puede contar sobre el resto de vehículos ‘alternativos’ de la marca: los camiones híbridos y eléctricos? ¿Cuáles son sus puntos fuertes? ¿Cuándo llegarán a España?**

En Scania tenemos la gama de combustibles alternativos, biocombustibles y electrificación más completa del mercado. Tenemos disponible: biodiesel FAME, gas natural y biometano (tanto en formato comprimido como licuado), HVO, bioetanol, híbrido enchufable y eléctrico. Scania ha desarrollado todas estas opciones en base a su compromiso con el transporte sostenible, y en función de la infraestructura y la disponibilidad en cada país se comercializan unas u otras. Hay que tener en cuenta que por diferentes motivos no todos los combustibles se encuentran en cualquier país. Estamos intentado desarrollar casos de transporte con biometano, que tiene un gran potencial de reducción de CO<sub>2</sub>, para lo que esperamos que pronto la Administración Pública cree un marco regulatorio que acelere este biocombustible en nuestro país como ya ocurre en otros de Europa. Además, y como algo clave en nuestra estrategia para los próximos años, ya estamos comercializando los camiones híbrido enchufable y eléctrico 100% en configuración de rígidos tanto 2 y 3 ejes. La electrificación va a ser pieza fundamental en el sector y estas versiones son ya una realidad operativa.

En camiones eléctricos, acabamos de iniciar la comercialización, pero nuestro objetivo para 2025 es que el 10% de nuestras ventas en Europa sean eléctricas.

**¿Cuál será la propuesta ‘eco’ de Scania para la larga distancia?**

Para los próximos años los desarrollos principales van a estar en electrificación. Tenemos el compromiso de presentar nuevas aplicaciones o versiones cada año hasta 2025. Es un mercado que tiene un gran desarrollo por delante, con muchos retos como la infraestructura y la gestión de la recarga para aprovechar las nuevas oportunidades de competitividad que van a aparecer. A partir de 2024 tenemos previstas las primeras unidades tractoras para 40tn con autonomías por encima de los 400km. En paralelo, también tenemos previstos los desarrollos de motores de biogás adaptados a la normativa Euro7. Nuestro compromiso se ha fijado de manera pública y científica a través de los Science Based Targets. Hemos sido la primera empresa en el mundo del vehículo industrial en acogernos a esta iniciativa de “United Nations Global Compact” y “WWF” entre otros. Este compromiso se concreta en que todos los camiones y autobuses que vendamos en 2025 tendrán que significar una reducción del 20% de CO<sub>2</sub> con respecto a los que vendimos en 2015. El reporte más reciente indicaba que ya hemos alcanzado el 4,2% de reducción.

**¿Cómo están transcurriendo las pruebas con camiones autónomos en Suecia? ¿Serán una realidad en esta década?**

Scania ha comenzado a probar los primeros camiones autónomos en una autopista europea entre Södertälje y Jönköping. Las pruebas se realizan en colaboración con TuSimple, líder en el desarrollo de vehículos autónomos y un importante socio inversor del grupo Tratón en esta área. Las pruebas abarcan toda la tecnología de acuerdo con el nivel 4 en la escala SAE de 5 puntos para vehículos autónomos, esto significa que



“En Scania tenemos la gama de combustibles alternativos, biocombustibles y electrificación más completa del mercado”, asegura el máximo responsable de la marca en España.

---

## “YA ESTAMOS COMERCIALIZANDO LOS CAMIONES HÍBRIDO ENCHUFABLE Y ELÉCTRICO 100% EN CONFIGURACIÓN DE RÍGIDOS TANTO 2 Y 3 EJES”

---



los camiones se conducen de manera autónoma, pero, por seguridad, un conductor los supervisa. Desde 2017, Scania ya ha estado realizando pruebas en camiones autónomos para el transporte minero en Australia. La experiencia adquirida en estas pruebas demuestra que los vehículos autónomos pueden ser realidad en unos pocos años para el transporte en zonas cerradas como minas, aeropuertos y centros logísticos. En los próximos años, también esperamos poder probar la tecnología en otros países europeos y en China.

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

### Justo antes del estallido de la pandemia, Scania anunciaba que la red Used Center alcanzaba los ocho centros, ¿Seguirá creciendo? ¿Cómo están evolucionando las ventas de camiones VO en 2021?

En los últimos años, la oferta de vehículos usados ha experimentado un cambio sustancial tanto en las unidades que se venden, como en la forma de comercializarlas. Los camiones que se comercializan a día de hoy son, por lo general, unidades seminuevas procedentes de negocios con flotas, vehículos perfectamente mantenidos durante su vida previa, y cada vez más monitorizados por los sistemas de control de la marca. Todas estas características hacen que podamos hablar de auténticos seminuevos.

Scania Hispania, cuenta actualmente con seis Used Center en España, ubicados en A Coruña, León, Jaén, Granada, Alicante y Zaragoza, a los que se suman los dos centros con los que cuenta en Portugal en Leira y Porto.

Este año comenzamos con el centro de usados más grande de España, ubicado en nuestras nuevas instalaciones de Scania Madrid, en Torrejón de Ardoz, donde contaremos con más de 180 unidades usadas en exhibición, y personal exclusivo para atender las ventas.

### Después de un año tan complicado, ¿cuál es la salud de la red en nuestro país? ¿Tienen previstas nuevas inauguraciones?

Tenemos un total de 67 puntos de servicio, y esta red cubre más del 85% del territorio, con mayor concentración de puntos de servicio en las rutas de transporte.

En noviembre de 2020 las oficinas centrales de Scania Hispania y su concesionario de Madrid se trasladaron a unas nuevas y modernas instalaciones en Torrejón de Ardoz.

En los últimos años hemos realizado remodelaciones en varias de nuestras instalaciones, para mejorar la atención a los clientes, tanto en la venta de vehículos nuevos y de ocasión, como en el mantenimiento y reparación. Además, realizamos un estudio continuo para mejorar en aspectos medioambientales, tratando que nuestras instalaciones contribuyan al liderazgo de Scania en el cambio hacia un transporte sostenible.

Cabe destacar las nuevas instalaciones de Salamanca que abrimos el año pasado y las que abriremos en los próximos meses en Almería zona norte. También estamos remodelando, según esta nueva línea de diseño centrada en el cliente, las instalaciones de Coimbra y León.

En noviembre de 2020 las oficinas centrales de Scania Hispania y su concesionario de Madrid se trasladaron a unas nuevas y modernas instalaciones en Torrejón de Ardoz. Ahora, contamos con más de 22.200 m<sup>2</sup> de campa y más de 2.000 m<sup>2</sup> de taller. Las nuevas instalaciones disponen de un Training Center para actualizar a los mecánicos con tecnologías de última generación y están preparadas para trabajar con vehículos de gas, híbridos y eléctricos.

### ¿Qué novedades llegarán a la familia Scania durante los próximos meses?

Para los próximos años los desarrollos principales van a estar en electrificación. Tenemos el compromiso de presentar nuevas aplicaciones o versiones cada año hasta 2025. Es un mercado que tiene un gran desarrollo por delante, con muchos retos como la infraestructura y la gestión de la recarga para aprovechar las nuevas oportunidades de competitividad que van a aparecer. A partir de 2024 tenemos previstas las primeras unidades tractoras para 40 tn con autonomías por encima de los 400 km.

En paralelo, también tenemos previstos los desarrollos de motores de biogás adaptados a la normativa Euro7.

Como siempre, Scania aplica una política de mejora continua en sus productos, buscando siempre la máxima eficiencia.

---

## “HEMOS AVANZADO TANTO EN EL DESARROLLO DE VEHÍCULOS AUTÓNOMOS QUE PROBABLEMENTE, EN TAN SOLO CINCO AÑOS, LA TECNOLOGÍA PARA ESTE TIPO DE TRANSPORTE ESTÉ LISTA PARA LANZARSE AL MERCADO”

---



# ESP SOLUTIONS, A TODO GAS CON IVECO

HA INCORPORADO 300 CAMIONES S-WAY NATURAL POWER DE GNL

LA EMPRESA DEDICADA AL TRANSPORTE INTERNACIONAL HA ELEGIDO LA TECNOLOGÍA DE GAS NATURAL DE IVECO PARA CONVERTIRSE EN EL LÍDER EN SOSTENIBILIDAD DE EUROPA

La empresa murciana acaba de adquirir 300 unidades del IVECO S-WAY Natural Power de gas natural licuado. Es la mayor operación de vehículos de gas natural para una flota logística española. Los vehículos ECO ya suponen el 30% del total de su flota y permitirán que se dejen de emitir casi 2.000 toneladas de CO2 al año. Además, ESP Solutions generará importantes ahorros operativos por la reducción de costes de combustible.

“EL GAS NATURAL ES EL PRESENTE”

“Hemos apostado por el gas natural porque entendemos que es el presente y la mejor tecnología que podemos aplicar para reducir las emisiones y porque hay una red consistente de gasineras en Europa. Somos especialistas en el transporte de larga distancia y con el gas natural podemos llevarlo a cabo dando calidad, seguridad en las entregas y, sobre todo, respetando el medioambiente”, ha explicado Pedro Campillo, presidente de ESP Solutions.

ESP SOLUTIONS, EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



Pedro Campillo López, presidente de ESP Solutions, forma parte de los jurados que otorgan los premios ‘Camión del Año’ y ‘Quinta Rueda: Semirremolques del Año’, junto a más de un centenar de empresarios del sector del transporte y profesionales del ámbito de la automoción.



Pedro Campillo recibió de manos de Ruggero Mughini, director general de IVECO para España y Portugal, las llaves de los nuevos vehículos.

Por su parte, Ruggero Mughini, director general de IVECO para España y Portugal, ha asegurado que “es un momento muy importante para la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera. En IVECO damos otro paso más, un gran paso, con la entrega de estos 300 vehículos IVECO S-WAY de gas natural a ESP Solutions, lo que supone un hito en nuestro compromiso por un transporte sostenible”

#### EL 80% DE LA FLOTA EN CINCO AÑOS

ESP Solutions, que transporta medicamentos, productos tecnológicos, paquetería y alimentación a familias en toda Europa, ha elegido el camino de la sostenibilidad: su objetivo es que el 50% de su flota sea sostenible en 2022; y el 80%, dentro de cinco años.

#### ASÍ ES EL IVECO S-WAY NP

Un IVECO S-WAY Natural Power de gas natural licuado emite un 95% menos de partículas, un 90% menos de Nox y un 15% menos de CO2. Además, es una tecnología con futuro y mucho margen de mejora a través del uso de biometano, con el que se reducen en un 95% las emisiones de CO2 respecto a un diésel. “Además de sus beneficios para el medio ambiente y la calidad del aire, el gas natural permite generar importantes ahorros de costes de combustible, por el inferior consumo y el menor coste del GNL respecto al diésel”, destacan los responsables de la marca italiana.

**“LA ENTREGA DE ESTOS 300 VEHÍCULOS IVECO S-WAY DE GAS NATURAL A ESP SOLUTIONS SUPONE UN HITO EN NUESTRO COMPROMISO POR UN TRANSPORTE SOSTENIBLE”, DESTACA RUGGERO MUGHINI, DIRECTOR GENERAL DE IVECO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL**



**CON RUTAS A MÁS DE 20 PAÍSES, ESP SOLUTIONS HA APOSTADO POR IVECO Y EL GAS NATURAL “PORQUE ES UNA TECNOLOGÍA MADURA, FIABLE Y EFICIENTE, APOYADA POR UNA SÓLIDA RED DE SUMINISTRO EN EUROPA; Y QUE CUMPLE CON TODOS LOS REQUISITOS QUE REQUIEREN LAS MISIONES DE LARGA DISTANCIA”**

#### HACIA UN CICLO DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE



IVECO inició su apuesta por los vehículos industriales de gas natural hace un cuarto de siglo y ya ha comercializado más de 36.000 unidades. Dispone de tres familias de motores (de 136 a 460 CV) y de una completa gama de productos entre 3,5 y 40 toneladas alimentados por gas natural. El ciclo continúa con la fabricación de estos vehículos de forma sostenible. El IVECO S-WAY de gas natural se produce en exclusiva en la fábrica de IVECO en Madrid. Esta avanzada Planta es un referente mundial, ha logrado numerosos reconocimientos y está a la vanguardia de la industria 4.0 en digitalización y conectividad.

La apuesta por la sostenibilidad de empresas comprometidas como ESP Solutions es el siguiente paso del ciclo del transporte sostenible. “Con la decisión de realizar una transición energética y crear una flota eco de gas natural, ESP Solutions contribuirá a mejorar la calidad del aire y a reducir la huella de carbono en los más de 45.000.000 kilómetros al año que recorrerán estos vehículos”, estiman.





# ¿DÓNDE ESTÁ EL LÍMITE DE REDUCCIÓN DE CONSUMO?

RENAULT TRUCKS OPTIFUEL LAB 3: -3,75 L/100 KM

**EL FABRICANTE FRANCÉS MANTIENE SUS INVESTIGACIONES PARA MEJORAR LA EFICACIA ENERGÉTICA DEL CONJUNTO TRACTORA-REMOLQUE. UNA MUESTRA ES EL VEHÍCULO LABORATORIO OPTIFUEL LAB 3, SURGIDO EN EL MARCO DEL PROYECTO FALCON (FLEXIBLE & AERODYNAMIC TRUCK FOR LOW CONSUMPTION) INICIADO EN EL AÑO 2017**

**T**ras un periodo de 18 meses de desarrollo, 6 meses de pruebas en pista y en carretera y 15.500 kilómetros recorridos, Renault Trucks ha notificado una reducción del consumo del 12,5 % en relación al Renault Trucks T de serie, enganchado a un remolque estándar. Esto se traduce en un ahorro de 3,75 litros de carburante y 9,8 kg de CO<sub>2</sub> a los 100 km.

#### CICLO DE PRUEBAS

Los ingenieros de Renault Trucks han utilizado un ciclo de pruebas representativo del uso en grandes distancias, compuesto por 68 km en un entorno regional y 136 km en autopista. Las pruebas con Optifuel Lab 3 se han realizado en pista cerrada y en carreteras, agregando simulaciones que han permitido analizar y correlacionar las medidas. De forma paralela, se realizaron las pruebas con

un vehículo de referencia cuyas características y cadena cinemática son similares a las del vehículo laboratorio (Renault Trucks T480, equipado con un semirremolque cubierto con lona Fruehauf).

Todas las tecnologías desarrolladas en el marco del proyecto se evaluaron primero de forma independiente y, después, globalmente. Previamente, se ajustaron las cadenas cinemáticas de los camiones: el vehículo laboratorio Optifuel Lab 3, y el de referencia, para asegurar la representatividad de los dos vehículos.

#### EVALUACIÓN DE LA MEJORA AERODINÁMICA

La evaluación de la mejora en cuanto a la resistencia aerodinámica se realizó utilizando el procedimiento de la reglamentación oficial CO<sub>2</sub>. Se hicieron mediciones del par en la rueda a dos velocidades constantes: velocidad baja (~15 km/h) y velocidad alta (~90 km/h) respetando la secuencia de prueba definida por la Comisión Europea. Se ha utilizado este procedimiento para evaluar la contribución a la mejora aerodinámica de la tractora solo, y luego del convoy completo Optifuel Lab 3.

La evaluación de cómo las mejoras en la resistencia aerodinámica se traducen en ahorros de consumo de carburante, se llevó a cabo seguidamente mediante simulaciones del ciclo representativo del

cliente definido en el proyecto, antes de confirmarse mediante pruebas en carretera.

### NEUMÁTICOS CONECTADOS DE BAJA RESISTENCIA AL RODAMIENTO

Las mejoras de la resistencia al rodamiento de los neumáticos desarrollados para Optifuel Lab 3 fueron medidas por Michelin (partner del proyecto FALCON) siguiendo la norma ISO 28580. Se somete al neumático a una carga correspondiente al 85 % del índice de carga del neumático, en un rodillo de diámetro equivalente de 2 m y en un recinto con una temperatura mantenida a 25 °C. La resistencia generada por el neumático se mide a una velocidad de 80 km/h tras 3 horas de aplicar un régimen térmico estabilizado.

### CADENA CINEMÁTICA

Lubricantes de baja viscosidad para el motor, la caja de cambios y el eje, desarrollados con Total (otro partner en el proyecto FALCON), han permitido disminuir el consumo de carburante de la cadena cinemática. Los ahorros correspondientes se midieron en un banco de prueba de motores y en bancos de prueba de componentes. Paralelamente, se verificó que estos lubricantes de nueva generación no produjesen un desgaste prematuro de los componentes, utilizando especialmente la técnica de activación de capas finas (Thin Layer Activation - TLA).



Los ingenieros de Renault Trucks han cuidado al máximo todos los detalles y han conseguido un ahorro de 3,75 litros de carburante y 9,8 kg de CO<sub>2</sub> a los 100 km.

## SUEZ INCORPORA MÁS CAMIONES RENAULT TRUCKS 100% ELÉCTRICOS

Tras la entrega del primer camión Renault Trucks D Wide Z.E. en julio de 2020, destinado a la recogida de residuos de los 63.000 habitantes de Neuilly-sur-Seine, SUEZ y Renault Trucks hacen un balance muy positivo de esta asociación.

SUEZ renueva su confianza en la Gama eléctrica Z.E. con una nueva adquisición de diez camiones 100 % eléctricos Renault Trucks D Wide Z.E. que se dedicarán a la recogida de residuos entre Neuilly-sur-Seine y, en función de la naturaleza de los desechos, Saint-Ouen o Gennevilliers, sin emisiones de contaminantes ni de CO<sub>2</sub>.



Finalmente, respecto al sistema de recuperación de calor Rankine, la evaluación del ahorro de consumo de carburante se realizó en bancos de prueba de componentes, en cooperación con la Universidad de Lieja. Durante esta serie de pruebas se compararon dos arquitecturas diferentes (recuperación en el escape y en el circuito de refrigeración) y se evaluaron diferentes fluidos refrigerantes.

### INTEGRACIÓN DE FUNCIONALIDADES PREDICTIVAS

Las funcionalidades predictivas de ayuda a una conducción más eficiente y de gestión de la energía se evaluaron en condiciones reales de conducción con un ciclo representativo del cliente. Las nuevas estrategias de control de velocidad adaptable optimizado que utilizan los datos de navegación BeNomad, la estrategia de control inteligente del alternador, y los nuevos actuadores del sistema de refrigeración, han podido probarse y compararse con las estrategias y actuadores utilizados por el vehículo de serie.

**LOS TRABAJOS EN UN VEHÍCULO LABORATORIO PERMITEN A RENAULT TRUCKS PREPARAR LAS SOLUCIONES TÉCNICAS DE SUS FUTUROS PRODUCTOS, ESPECIALMENTE A LA HORA DE RESPONDER A LAS EXIGENCIAS DE LAS NORMATIVAS EUROPEAS SOBRE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub>, LAS MASAS Y DIMENSIONES**



# IRIZAR ie TRUCK SALTA AL TERRENO DE JUEGO

EL 'VEHÍCULO INDUSTRIAL ECOLÓGICO DEL AÑO 2021' LLEGA A LA FLOTA FCC

**DESPUÉS DE LOS BUENOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LAS PRUEBAS REALIZADAS EN DIVERSAS CIUDADES DURANTE LOS ÚLTIMOS MESES, AMBAS COMPAÑÍAS HAN ACORDADO COMENZAR LA PRODUCCIÓN EN SERIE DE LAS PRIMERAS UNIDADES DE ESTE CAMIÓN 100% ELÉCTRICO**

La producción en serie de las 10 primeras unidades incluye versiones de 4x2 y 6x2 y supone un impulso para contribuir a la implantación de la movilidad eléctrica en el ámbito de los servicios urbanos que se presentan en áreas metropolitanas. El Irizar ie urban truck es un camión 100% eléctrico que puede trabajar en núcleos urbanos con una notable reducción de emisiones sonoras y contaminantes, "y hasta un 50% menos de consumo energético que un vehículo convencional", destaca el fabricante.

Su diseño es otro de los puntos fuertes: combina una estética rupturista con funcionalidad y accesibilidad. El acceso a la cabina cuenta con un único escalón de 370 mm, lo que garantiza la máxima seguridad a la hora de subir y bajar del vehículo.

## UNA COLABORACIÓN EXITOSA

Este vehículo incorpora tecnología desarrollada por las empresas del Grupo Irizar en cuanto a la tracción eléctrica, almacenamiento de energía y electrónica de control, que se ha combinado con la experiencia de más 110 años de FCC Medio Ambiente en cuanto a necesidades reales de los servicios municipales. Está previsto que estos camiones puedan estar trabajando en la recta final de este ejercicio o en las primeras semanas de 2022.



Imanol Rego, Director General de Irizar e-mobility, con el premio 'Vehículo Industrial Ecológico del Año 2021', otorgado por un jurado compuesto por más de medio centenar de empresarios del transporte y especialistas en el ámbito de las energías alternativas.

## CONQUISTANDO EL MERCADO EUROPEO

Irizar e-mobility ha firmado un acuerdo con Jepsen & Jessen Industrial Solutions para suministrar una unidad del ie truck al mercado suizo. El vehículo cuenta con chasis 6x2 de tres ejes y una capacidad de carga de hasta 27 toneladas. Está equipado con baterías Irizar de ion-litio con capacidad de 340 kWh. Se carga mediante toma Combo 2 en 3,5 horas.





# GRUPO FUENTES YA TRABAJA CON EL 'CAMIÓN DEL AÑO 2021'

LLEGAN A ESPAÑA LAS PRIMERAS UNIDADES DEL NUEVO VOLVO FH

ESTE NUEVO VEHÍCULO DE LA FIRMA SUECA, QUE INICIÓ SUS VENTAS EN EL MES DE SEPTIEMBRE, SE UNE AHORA A LA FLOTA DEL GRUPO FUENTES, COMPAÑÍA CON MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL SECTOR

Miembro de los jurados:



La llegada a España de la nueva tractora de Volvo comienza ahora a hacerse realidad con la entrega de las primeras unidades a la compañía murciana. “En cuanto conocimos los detalles del nuevo Volvo FH se superaron con creces nuestras expectativas. Estas nuevas unidades equipadas con I-Save, nos permitirán alcanzar nuestros objetivos de rendimiento y sostenibilidad”, explica Antonio Fuentes, Director de Operaciones.

**HASTA UN 10% DE AHORRO DE COMBUSTIBLE**  
Grupo Fuentes se ha convertido en la primera empresa de España en recibir una entrega de esta magnitud del nuevo modelo de Volvo. Un modelo que, gracias a las actualizaciones de su última versión, destaca por su diseño centrado en el entorno de trabajo del conductor con el objetivo de favorecer la seguridad y la productividad de las rutas. Todo ello sumado al sistema I-Save, han logrado elevar el ahorro de combustible de este modelo hasta en un 10%.

## MÁS PRESENCIA EN LA FLOTA DE GRUPO FUENTES

Este acuerdo entre ambas empresas convertirá a Volvo en la marca de mayor presencia en la flota del Grupo Fuentes, con una flota actual de casi 1200 vehículos. “Estamos muy contentos de recibir las primeras unidades del Volvo FH con I-Save, teníamos muchas ganas de incorporar un vehículo 360° como este a nuestra flota. Es inteligente, es sostenible, es eficiente”, afirma Antonio Fuentes.

Por su parte, Giovanni Bruno, Director General de Volvo Trucks España, se mostraba feliz durante el acto de entrega: “con la llegada de las primeras unidades de la nueva gama se hace realidad el trabajo de tantos meses por parte de todo el equipo. Que Grupo Fuentes haya confiado para esta gran renovación de flota en el nuevo Volvo FH es todo un honor.”

## LOS TRANSPORTISTAS PREMIAN AL NUEVO VOLVO FH

Grupo Fuentes ha escogido este modelo para mejorar sus rutas y aportar una mayor calidad y comodidad de conducción a sus conductores, así como reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>; estas características hicieron de este modelo el ganador del premio ‘Camión del Año 2021 en España’.





# NUEVA IVECO DAILY: EL VEHÍCULO INTELIGENTE PREPARADO PARA EL FUTURO

INCORPORA LA NUEVA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA AIR-PRO Y EL ASISTENTE IVECO DRIVER PAL

**MANTENIENDO LAS SEÑAS DE IDENTIDAD QUE LE HAN CONVERTIDO EN UN REFERENTE EN EL SEGMENTO DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES, IVECO HA INTRODUCIDO NOVEDADES PARA RESPONDER A LAS NUEVAS TENDENCIAS DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA**

La nueva Daily incorpora la suspensión neumática AIR-PRO, que se adapta continuamente a las condiciones de uso para ofrecer una conducción excepcionalmente suave y segura para el conductor y la carga. La unidad exclusiva AIR-PRO Control Continuo de Amortiguación (CDC) reacciona casi instantáneamente a las irregularidades del firme, calculando cada 10 milisegundos la presión ideal en cada amortiguador para ofrecer la mejor reacción dinámica. Las vibraciones más bajas, reducidas en un 25%, contribuyen aún más a una experiencia de conducción sumamente cómoda. El sistema inteligente AIR-PRO también se adapta a los requisitos del conductor y le permite controlar el comportamiento de la suspensión. Pueden elegir priorizar la comodidad con el ajuste Soft; se puede seleccionar Load para optimizar en control de conducción y balanceo en condiciones de carga completa; o fijarlo a los parámetros autoadaptables del sistema con la configuración Auto. La suspensión AIR-PRO se adapta a la carga del vehículo, reduciendo el ángulo de balanceo en un 30% en las curvas, mejorando así la seguridad del conductor y protegiendo la carga.

Las operaciones de carga y descarga resultan más fáciles y eficientes porque es posible ajustar la altura del chasis del vehículo en menos de 10 segundos. Una función de memoria también permite al sistema memorizar la alineación con los muelles de carga habituales, lo que facilita aún más la preparación del vehículo.

El sistema inteligente AIR-PRO es fácil de administrar a través de un interruptor giratorio dedicado en el panel de mandos y nuevos gráficos TFT muy intuitivos que se muestran en la pantalla digital.

## IVECO DRIVER PAL

Al igual que el nuevo IVECO S-WAY, esta renovada Daily cuenta con IVECO Driver Pal, el innovador compañero vocal y digital, que permite al conductor llevar su vida digital a bordo, interactuar con su vehículo y la comunidad de conductores, y acceder a los servicios conectados de IVECO a través de los comandos de voz de Amazon Alexa.

IVECO Driver Pal ofrece la herramienta exclusiva MYIVECO desarrollada con Amazon Web Services, que permite al conductor verificar el estado del vehículo, configurar y administrar el sistema de navegación, solicitar asistencia si es necesario, pedir consejos sobre el estilo de conducción para ahorrar combustible y viajar sin peligro.

## AL IGUAL QUE EL NUEVO IVECO S-WAY, ESTA RENOVADA DAILY CUENTA CON IVECO DRIVER PAL, EL INNOVADOR COMPAÑERO VOCAL Y DIGITAL

Una segunda utilidad exclusiva, MYCOMMUNITY, pone al conductor en comunicación con la comunidad de conductores. Pueden intercambiar consejos y pedir ayuda para evitar paradas y retrasos no planificados con información sobre la congestión del tráfico y otras interrupciones. La traducción automática resuelve la barrera del idioma.



- 1: El sistema inteligente AIR-PRO se maneja con un interruptor giratorio en el panel de mandos y nuevos gráficos TFT muy intuitivos que se muestran en la pantalla digital.
- 2: Los asientos son completamente nuevos, y tienen almohadillas centrales en el cojín y en el respaldo, y en el reposacabezas. Todos fabricados con espuma viscoelástica.
- 3: IVECO Driver Pal permite al conductor interactuar con su vehículo y la comunidad de conductores, y acceder a los servicios conectados de IVECO a través de los comandos de voz de Amazon Alexa.

## EURO 6-D FINAL Y EURO VI-E

La nueva Daily cumple con los estándares Euro 6-D Final y Euro VI-E, logrando el Factor de conformidad 1 (CF = 1) antes de la entrada en vigor de la normativa. Esto significa que cumple con los límites de emisiones en condiciones reales y durante la vida útil del vehículo.



Utiliza un sistema de postratamiento doble SCR que ha sido completamente rediseñado para ocupar los mismos espacios que en los modelos anteriores, de modo que no tiene ningún impacto en la capacidad de la carrocería del vehículo, preservando la versatilidad del Daily.

### NUEVA CAJA DE CAMBIOS MANUAL

La nueva Daily ofrece dos motorizaciones optimizadas para ofrecer siempre el mejor rendimiento: el F1A de 2.3 litros con potencias que van desde 116 CV a 156 CV (disponible en homologación de servicio ligero y pesado), y el F1C de 3.0 litros con potencias nominales de 160 CV a 207 CV. El motor F1A de 2.3 litros destaca por su economía de combustible, logrando hasta un 6% de ahorro de combustible en ciclo WLTP en comparación con el modelo anterior. La nueva Daily se mantiene fiel a su vocación sostenible con el motor de GNC de 3.0 litros, que ofrece un rendimiento potente y sensible con 136 CV y 350 Nm de par.

La novedad en la cadena cinemática es la nueva transmisión manual de seis velocidades con mejor capacidad de cambio y un engranaje más preciso. Permite aumentar el par hasta un 15%, mejora el rendimiento en aplicaciones exigentes y la versatilidad para carrocerías con requisitos de PTO.

La nueva transmisión no requerirá cambio de aceite, ya que el intervalo se ha ampliado a 350.000 km, lo que contribuye a una mayor reducción de los costes de mantenimiento y reparación de hasta un 4%.

### NUEVOS ASIENTOS DE ESPUMA VISCOELÁSTICA

Por último, para ofrecer a los profesionales del volante el máximo confort, la nueva Daily cuenta con asientos completamente nuevos con almohadillas centrales en el cojín y en el respaldo, y en el reposacabezas todos fabricados con espuma viscoelástica. La espuma se amolda al cuerpo, distribuyendo el peso de manera uniforme, reduciendo los picos de presión hasta en un 30%. La manilla lateral del asiento y las palancas se han rediseñado para que sea más fácil subir y bajar del vehículo, ideal para misiones de entrega de paquetes y de puerta a puerta que requieren salidas frecuentes.

**LA NUEVA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA AIR-PRO HACE POSIBLE UNA CONDUCCIÓN EXCEPCIONALMENTE SUAVE Y SEGURA. ADEMÁS, FACILITA LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA**



# GAMA DE FURGONETAS ELÉCTRICAS DE MERCEDES-BENZ: INFINITAS APLICACIONES

LOS CARROCEROS Y LOS CLIENTES YA PUEDEN ELEGIR ENTRE CUATRO FURGONETAS 100% ELÉCTRICAS

**MERCEDES-BENZ VANS APUESTA DECIDIDAMENTE POR LIDERAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN SU NUEVA ESTRATEGIA Y ESTÁ ELECTRIFICANDO SISTEMÁTICAMENTE TODOS LOS MODELOS DE SU GAMA**

Los carroceros y los clientes ya pueden elegir entre cuatro furgonetas 100% eléctricas: la eVito furgón, la eSprinter, la eVito Tourer y el EQV. En 2022 llegará, la versión eléctrica de la nueva Citan, ampliando así la oferta de vehículos eléctricos de Mercedes-Benz Vans al segmento de las furgonetas pequeñas. A la hora de realizar carrozados sobre este tipo de vehículos, los mayores desafíos se encuentran principalmente en el suministro de energía para refrigerar la carga o en el cuidado de los pacientes, así como el peso de los elementos añadidos o las conversiones en lo que respecta a la carga útil y la masa bruta permitida, pero los transformadores de segunda fase ya están planteando diversas alternativas que responden a las necesidades de múltiples aplicaciones.

## eVITO Y eSPRINTER

Para los profesionales del transporte de mercancías, eVito y eSprinter son sus mejores aliados. La eVito cuenta con un motor eléctrico de tres fases y seis polos de inducción asíncrono, con una potencia de 85 kW (116 CV) y un par de 300 Nm. Tres módulos de baterías de iones de litio situadas bajo del piso del vehículo proporcionan la energía. Su ubicación baja y centrada no resta espacio de carga

o habitabilidad y además contribuye a lograr un buen comportamiento dinámico. Con una capacidad de batería instalada de 41 kWh (35 kWh disponibles), la autonomía es de 150 km y después de tan solo seis horas de recarga, la autonomía completa estará disponible de nuevo.

La eVito furgón está disponible con dos distancias entre ejes diferentes. El modelo básico, con una longitud de 5.140 mm, tiene una capacidad de carga máxima de 1.016 kilos en 6 m<sup>3</sup> de volumen, comparable con la Vito con un motor de combustión. La versión extra larga mide 5.370 mm. En su generoso espacio de carga de 6.6 m<sup>3</sup> puede transportar productos hasta los 991 kilos. El peso total máximo permitido es de 3.200 kilos.

Para los que necesitan un mayor volumen de carga, la eSprinter es modelo idóneo. Comparte motor con la eVito furgón, pero ofrece dos opciones de capacidad de batería. De serie la energía es proporcionada por tres módulos de baterías de iones de litio situadas bajo del piso del vehículo con una capacidad de batería instalada de 41 kWh (35 kWh disponibles), la autonomía es de hasta 120 km. Opcionalmente se puede optar por un cuarto módulo que aumenta su capacidad a 55 kWh (47 kWh disponibles) y eleva la autonomía hasta 155 km.

La eSprinter cuenta con un sistema que permite tanto la carga en continua hasta 80 kW (enchufe CSS, Combo 2) como la carga en alterna (enchufe Mennekes Modo

## MERCEDES-BENZ VANS QUIERE ASUMIR UN PAPEL DE LIDERAZGO EN LA ELECTROMOVILIDAD Y LA DIGITALIZACIÓN



**eVito furgón con más de 350 de autonomía.** Sobre la base de una eVito Tourer, ERKE ha realizado la modificación de esta versión para convertirlo en furgón, han eliminado los asientos y revestimientos traseros y de esta forma se ofrece el mismo espacio de carga que la versión furgón de serie pero ahora dispone de una autonomía de 357 km (WLTP). De este modo se amplía el área de reparto con un nivel de prestaciones adecuado para afrontar rutas interurbanas y la posibilidad de cargar la batería en pocos minutos.

Este desarrollo local se ha llevado a cabo en colaboración con el departamento de homologaciones de Mercedes-Benz Vans España, para ofrecer el furgón eléctrico más potente y mayor autonomía disponible en la actualidad.



3 en red trifásica o monofásica). El conector de carga se ubica en la parrilla tras la estrella de Mercedes.

La eSprinter está disponible con una longitud de 6.088 mm, tiene una capacidad de carga máxima de 1.038 kilos en 11 m<sup>3</sup> de volumen, comparable con la Sprinter con un motor de combustión. El peso total máximo permitido es de 3.500 kilos. La disposición del conjunto de baterías bajo el suelo de carga, permite distintas posibilidades de carrozado para atender algunas necesidades específicas de algunos sectores en la distribución de última milla y como base para múltiples soluciones de carrozado.

### DOS CARROZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

**Transporte refrigerado con eVito furgón.** Tomando como base una eVito furgón larga (5.140 mm) Carrocerías Subiela ha realizado la transformación interior en frigorífico reforzado que cumple con la normativa ATP mediante homologación tipo F-3411/026. El equipo de frío eléctrico desarrollado por Zanotti Appliance cuenta con una batería de litio-ferro fosfato independiente a la del propio vehículo con una capacidad de 5.5kW que le garantiza una autonomía de hasta 7 horas y una capacidad frigorífica de 1.605 frigorías/h con un rango de temperatura de 00 C a +250 C.

El peso total de la eVito isoterma refrigerada apenas ha aumentado 225 kg ofreciendo una carga útil de 675 kg (PMA 3.200 kg).



## LOS VEHÍCULOS COMERCIALES ELÉCTRICOS, LISTOS PARA COMPETIR

Durante el acto de presentación de algunos de los carrozados disponibles para eVito, eSprinter y EQV, el máximo responsable de Mercedes-Benz Vans en España, Andrés Orejón, destacó que la apuesta por la electromovilidad debe servir para mejorar la imagen de las empresas y "también su rentabilidad". Ahondando en esta línea expuso el mayor precio de adquisición de este tipo de vehículos se compensa con "un reducido consumo y mantenimiento, además de los beneficios que pueden suponer a la hora de acceder a concursos públicos".



La marca alemana acompaña al cliente en todo momento: además de su gama de comerciales 100% eléctricos, le ofrece financiación, soluciones de carga, un amplio abanico de carrozados y las ventajas de la conectividad.

Orejón concluyó vaticinando que en cinco años, entre el 15 y el 20% de sus ventas serán eléctricas, "aunque es algo que no depende solo de nosotros", sino del desarrollo de las infraestructuras de recarga y de la normativa, y apuntando que "la amortización del precio de la versión eléctrica está muy por debajo de los ocho años".



# VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES SE ABRE AL MAÑANA CON EL NUEVO MULTIVAN

CON EL ESTRENO MUNDIAL DE LA SÉPTIMA GENERACIÓN DEL BULLI, ENTRA EN UNA NUEVA ERA

**EL NUEVO MULTIVAN, QUE LLEGARÁ EN LA SEGUNDA MITAD DE ESTE AÑO, ASUME EL ROL DE VEHÍCULO POLIVALENTE ALTAMENTE CUALIFICADO: DA RESPUESTA A LAS NECESIDADES DEL TIEMPO DE OCIO Y TAMBIÉN OFRECE ESPACIO PARA CUALQUIER TIPO DE TRANSPORTE**

**E**l aspecto exterior de la Volkswagen Multivan T7 sigue una línea muy similar al de la Caddy 5, y su interior también ha sido completamente renovado con un nuevo panel de instrumentos y una configuración de pantallas ergonómicamente distribuida e interconectada. Está equipado de serie con el "Digital Cockpit" y el sistema de infoentretenimiento "Ready 2Discover". La mayoría de los controles han sido diseñados como botones y teclas táctiles.

#### VERSIÓN HÍBRIDA

Una de las grandes novedades es el lanzamiento de la versión Multivan eHybrid con sistema de propulsión híbrido enchufable que permite compatibilizar la conducción sin emisiones en ciudad con una gran autonomía de bajo consumo. La potencia de sistema del motor eléctrico combinado con el motor de gasolina turboalimentado (TSI) es de 160 kW / 218 CV. Gracias a una batería de iones de litio con un contenido energético de 13 kWh, el Multivan eHybrid puede recorrer las típicas distancias del día a día únicamente con potencia eléctrica. Arranca por defecto únicamente con el motor eléctrico, y su velocidad máxima en modo 100% eléctrico es de 130 km/h. Junto con el sistema de propulsión híbrido enchufable, el Multivan con tracción delantera estará disponible con dos motores turboalimentados de cuatro cilindros. Estos en-

tregan 100 kW / 136 CV y 150 kW / 204 CV. Además, se sumará a esta selección un motor turbodiesel (TDI) de cuatro cilindros, con una potencia de 110 kW / 150 CV.

#### CONDUCCIÓN SEMIAUTÓNOMA

El número de sistemas de asistencia ha sido significativamente incrementado. En función del modelo, hay más de 20 sistemas. Las soluciones de serie que siempre están a bordo incluyen Car2X (sistema de alertas locales), el sistema de monitorización de área Front Assist con Freno de Emergencia en Ciudad, Proyección Dinámica de Señales de Tráfico, el sistema de mantenimiento de carril Lane Assist y el sistema de control de crucero. Los innovadores nuevos sistemas incluyen "IQ.DRIVE Travel Assist", que facilita la conducción semiautónoma de 0 a 210 km/h. "IQ.DRIVE Travel Assist" combina el nuevo Control de Crucero Adaptativo "ACC" predictivo (control lineal) y Lane Assist (control lateral) en un nuevo sistema que mejora significativamente la facilidad de conducción y la seguridad en trayectos de media y larga distancia.

#### UN PEQUEÑO ESTIRÓN

Comparado con su predecesor, la versión básica es más ancha (1.941 mm / + 37 mm) y larga (4.973 mm / +69 mm, y 5.173 mm / +124 mm, en la versión batalla larga). Al mismo tiempo, Volkswagen Vehículos Comerciales ha reducido ligeramente la altura. En la versión corta, el espacio destinado a la carga puede alcanzar los 3.672 litros de capacidad, y llega a los 4.005 litros en la larga.



# LAS NOVEDADES DE RENAULT YA ESTÁN EN ESPAÑA

LOS PROFESIONALES TIENEN A SU DISPOSICIÓN LAS NUEVAS KANGOO Y EXPRESS FURGÓN

**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**

**E**sta innovación ('Ábrete Sésamo') mejora notablemente la accesibilidad al espacio destinado a la carga, que tiene 3,9 m<sup>3</sup> de capacidad y puede cargar hasta 800 kg. 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. El constructor francés ofrece 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.

#### RENAULT EXPRESS FURGÓN: LA ALTERNATIVA ASEQUIBLE

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, no contará con versión eléctrica. Se podrá optar por un motor gasolina 1.3 TCE de 100 CV o el motor diésel 1.5 Blue dCi de 75 o 95 CV. 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 m<sup>3</sup> de capacidad y una carga útil máxima de hasta 780 kg (650 kg para la versión diésel).

#### KANGOO VAN ELECTRIC, A FINALES DE AÑO

La versión 100% eléctrica tendrá una autonomía de hasta 265 km. Llegará al mercado a comienzos de 2022 y también podrá estar equipada con la puerta lateral 'Ábrete Sésamo', asistentes de seguridad y elementos de confort de las versiones diésel y gasolina.





# “EL FINAL DE LA PANDEMIA PODRÍA MEJORAR LA SITUACIÓN DE LAS VENTAS”

MIGUEL ÁNGEL MUÑOZ JAIME Y JUAN FRANCISCO SANZ ROSADO, FUNDADORES Y GERENTES DE FARCINOX

**LA INCERTIDUMBRE RELACIONADA CON LA PANDEMIA Y EL INCREMENTO DE PRECIO DE LAS MATERIAS PRIMAS ESTÁN DIFICULTADO LA VUELTA A LA NORMALIDAD DEL MERCADO DE LAS CISTERNAS, PERO EL FABRICANTE MANCHEGO NO SE DETIENE: “ESTAMOS TRABAJANDO EN SOLUCIONES QUE MEJOREN LA RENTABILIDAD DE NUESTROS VEHÍCULOS”, ANUNCIAN**

**L**as ventas de cisternas han comenzado el ejercicio por debajo de los registros de 2020, ¿cómo valoran estos datos? ¿Han detectado un exceso de cautela en los transportistas a la hora de realizar renovaciones de flota o nuevas adquisiciones?

Efectivamente, las ventas de cisternas se han ralentizado en los primeros meses de 2021 en comparación con el buen ritmo que venían mostrando en los últimos meses de 2020. Este descenso puede deberse a una mayor cautela por parte de los transportistas dada la incertidumbre todavía existente en la última fase de la pandemia, pero también puede estar impactada por el gran incremento de precio que están sufriendo las materias primas y que, inevitablemente, está impactando a todos los productos fabricados.

¿Qué tipos de cisterna de la familia Farcinox están “tirando del carro” en estos primeros meses? (alimentarias, químicas...)

Normalmente las ventas de Farcinox están repartidas de forma muy similar entre las cisternas alimentarias y las químicas. En el año 2021, las ventas durante estos primeros meses han sido superiores en el caso de las cisternas químicas, aunque esperamos que las alimentarias aumenten durante el resto del año en nuestro caso.

¿Cómo prevén que evolucione el mercado en la segunda mitad del año? ¿Están creciendo los pedidos / actividad comercial?

Respecto a las previsiones para el resto del año, el final de la pandemia podría mejorar la situación de ventas. Sin embargo, hay que estar muy atento a la evolución del precio de las materias primas que comentábamos anteriormente puesto que puede seguir suponiendo un freno a una mayor activación del sector.

¿Qué objetivos se ha fijado Farcinox para el cierre de este ejercicio aún marcado por la pandemia?

Tal y como hemos comentado en otras ocasiones, nuestro objetivo es superar esta pandemia con el menor impacto posible en los compromisos adquiridos con nuestros clientes. Este punto está supo-

niendo un reto considerable debido al impacto que la misma está causando en los recursos productivos disponibles y que estamos solventando gracias al esfuerzo adicional de todas las personas que componen Farcinox.

### ¿Cómo está evolucionando la presencia de la compañía fuera de nuestras fronteras?

El crecimiento internacional de la compañía siempre ha supuesto uno de nuestros objetivos prioritarios. Sin embargo, el hecho de reforzar nuestra presencia comercial en España durante los últimos años ha propiciado que gran parte de nuestra capacidad de producción esté centrada en satisfacer al mercado nacional. Por lo tanto, únicamente el 10% de nuestra producción actual se está dedicando al mercado internacional, lo que supone una oportunidad de crecimiento a corto y medio plazo que intentaremos aprovechar.

### Han iniciado la comercialización de un nuevo tipo de cisterna, la destinada al transporte de asfalto, ¿qué nos pueden contar sobre ella?

Las cisternas para el transporte de asfalto tienen unas especificaciones propias y equipamientos especiales por el tipo de material que transportan. Nuestro punto fuerte en la fabricación de este tipo de vehículos, así como en el resto de los productos que componen nuestro catálogo, es la incorporación de equipamiento de última generación con la tecnología más avanzada y complementos de máxima calidad, para hacer de este tipo de cisternas las más competitivas del mercado. Entre los aspectos más destacables, las cisternas de asfalto requieren de un sistema de descarga mediante valvulería especial, así como un aislamiento específico y sistema de calentamiento por medio de resistencias eléctricas. Hasta ahora las cisternas que hemos fabricado de asfalto son de sección tronco-cónica con una capacidad de 33.000 litros, fabricadas bajo normativa ADR e IMDG para transporte por carretera y para el trans-



porte por vía marítima. Entre sus características principales, destaca la preinstalación para seis resistencias eléctricas y termostato, pasarela y barandilla situadas alrededor del cajón antiderrame y medidas de seguridad mediante un sistema de seguridad accionado neumáticamente con apertura secuencial, detección de parking accionado y manguera conectada.

Nuestras perspectivas de ventas son muy positivas ya que estamos viendo que el parque de cisternas de asfalto que hay en la actualidad es de vehículos antiguos y se prevé una renovación de la flota en el medio plazo por lo que estamos viendo en el sector.

### ¿Qué otras novedades llegarán a la familia Farcinox a lo largo de los próximos meses?

En Farcinox siempre estamos trabajando para intentar satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de nuestros clientes y, por ejemplo, la comercialización de cisternas para el transporte de asfalto es un ejemplo de dicha política.

Para el futuro estamos trabajando principalmente en soluciones que mejoren la rentabilidad de nuestros vehículos y estamos seguros de que pronto podremos tener dichas soluciones en el mercado.

### Recientemente pusieron en marcha un nuevo centro de postventa en Carmona (Sevilla), ¿cómo están siendo los primeros meses de actividad? ¿Planean seguir ampliando la red de postventa?

La apertura de nuestro centro postventa en Carmona responde a una petición histórica de nuestros clientes de Andalucía para acercarnos a nuestro servicio. Poco a poco estamos creciendo en actividad y seguramente nos encontremos a pleno rendimiento en el corto plazo. Con esta apertura, cubrimos perfectamente todo el territorio nacional y no creemos que sea necesario ampliar nuestra red postventa, al menos de momento.

## FARCINOX MODULINE V.2, PREMIO 'QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2021'

"Este premio supuso una especial alegría para todas las personas que formamos Farcinox porque venía a reconocer el esfuerzo innovador que venimos realizando durante muchos años y que ya forma parte de nuestro ADN", destacan los máximos responsables de la compañía.



**NUEVA CISTERNA PARA EL TRANSPORTE DE ASFALTO:  
"NUESTRAS PERSPECTIVAS DE VENTAS SON MUY POSITIVAS  
PORQUE EN LA ACTUALIDAD EL PARQUE DE ESTE TIPO DE  
VEHÍCULOS ES MUY ANTIGUO Y SE PREVÉ UNA RENOVACIÓN  
DE LA FLOTA EN EL MEDIO PLAZO"**



# SERTRANS AMPLÍA SU FLOTA CON LECITRAILER

HA INCORPORADO 50 SEMIRREMOLQUES MODELO MEGATRAILER CON LONAS MULTIPUNTO

LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS NACIONAL E INTERNACIONAL, ESPECIALISTA EN ENVÍOS EXPRES, INTERMODAL, TRANSPORTES ESPECIALES, TEMPERATURA CONTROLADA Y MATERIAS PELIGROSAS, REFUERZA SU CONFIANZA EN EL FABRICANTE ARAGONÉS

**S**ertrans dispone de 120.000 m<sup>2</sup> en almacenes logísticos que se reparten entre Barcelona, Madrid, Valencia, diferentes puntos del resto de Europa y Tánger. Ahora acaba de incorporar a su flota una serie de 50 semirremolques modelo Megatrailer con carrocería Lonas Multipunto de elevación bilateral, equipados con los máximos requerimientos técnicos y de seguridad, que combinan resistencia y ligereza a partes iguales. Con esta adquisición, alcanza la cifra de 1.400 unidades adquiridas al fabricante español Lecitrailer en los últimos años.

## CASI UN CUARTO DE SIGLO DE COLABORACIÓN

Fundada en 1987 y con sede central en Sant Adrià de Besós (Barcelona) desde sus inicios siempre ha confiado en Lecitrailer como proveedor integral de semirremolques en diferentes modelos: lonas, frigoríficos, furgones de paquetería, vehículos especiales, megacamiones, remolques y otros. Todos ellos fabricados acorde a las necesidades específicas de Sertrans a lo largo del tiempo. Ambas organizaciones también trabajan estrechamente con el programa de mantenimiento LeciHome y Sertrans se abastece de piezas de recambios originales de Lecitrailer en las bases de servicio postventa de Lecitrailer. Esta colaboración ha provocado una optimización de todos sus procesos y un incremento de su eficacia, calidad y competitividad tal y como requiere el mercado.



Desde sus inicios, Sertrans siempre ha confiado en Lecitrailer como proveedor integral de semirremolques.

## LECITRAILER, EN LO MÁS ALTO

En los primeros cinco meses del año, se han matriculado 6.111 remolques y semirremolques en España, un 48,87% más que en 2020, y un 16,6% más que en 2019, según los datos de Asfares.



Las Lonas son el modelo más vendido con 2.273 matriculaciones (+84,05%), seguido por los Frigoríficos que alcanzan las 1.626 en el periodo enero-mayo, un 72,61% más que en 2020.

Lecitrailer comienza el ejercicio en lo más alto (1.558 unidades), seguido por Schmitz Cargobull (1.409) y Sor Ibérica (363).



# KÄSSBOHRER PRESENTA UN NUEVO VOLQUETE DE ALUMINIO

K.SKA A HA SIDO DISEÑADO PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS

**KÄSSBOHRER CUENTA CON UNA DILATADA EXPERIENCIA EN LA FABRICACIÓN DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS Y AHORA SU FAMILIA CRECE CON UN MODELO QUE SE CARACTERIZA POR SU FLEXIBILIDAD Y SEGURIDAD**

**E**ste nuevo volquete ha sido diseñado para el transporte de productos agrícolas (soja, maíz, colza, remolacha azucarera, sedimentos, grano, entre otros). También puede destinarse al movimiento de biorresiduos, palets, desechos o fertilizantes. Está disponible una versión 40 m<sup>3</sup> de volumen, pero también se comercializan opciones de 45 m<sup>3</sup> y 50 m<sup>3</sup>.

#### MÁS CARGA ÚTIL Y MENOS CONSUMO

Esta serie K. SKA A tiene un chasis de acero S700MC con mayor límite elástico para proporcionar robustez y una mayor vida útil del producto. Según el fabricante, este tipo de acero aumenta la carga útil, ahorra combustible y reduce los costes de mantenimiento.

Su piso híbrido de aluminio ha sido optimizado para minimizar posibles daños durante las operaciones de carga

y descarga. En la parte trasera, el grosor del aluminio alcanza los 8 mm, mientras que en la parte delantera se queda en 6 mm para reducir el peso del vehículo. En el mismo sentido, este modelo cuenta con un parachoques más ligero.

El volquete K. SKA A ha sido diseñado con un centro de gravedad bajo y es posible realizar una distribución óptima de la carga incluso en las condiciones más duras. Además, con el fin de facilitar su uso, se han cuidado al máximo los detalles. Por ejemplo, la integración entre la puerta trasera y la lona, K.SKA A permite las operaciones de descarga sin abrir la lona. Cuenta con anillas de amarre en el suelo para el transporte seguro de palets.

#### MECANISMO DE SELLADO DE SU ESTRUCTURA SUPERIOR

El Kässbohrer K.SKA A marca diferencias con un mecanismo de sellado de su estructura superior. Están disponibles dos alternativas: el sellado hermético para líquidos y el sellado hermético granular. La hermeticidad granular se logra mediante un sistema especial de sellado oculto de la puerta trasera. De este modo la goma sufre menos daños durante las operaciones de descarga.

Para lograr la estanqueidad a los líquidos, el cuerpo interior se fabrica soldando completamente todos los componentes.



## RENAULT TRUCKS PERSONALIZA TU CAMIÓN

Para poder ofrecer un abanico de soluciones cada vez más amplio a sus clientes, recortando a la vez los plazos de entrega, Renault Trucks aporta nuevas soluciones, con la incorporación de este centro dedicado en exclusiva a las adaptaciones requeridas por el cliente en su planta industrial de Blainville-sur-Orne (Calvados). De esta forma, actividades como la distribución urbana, la recogida de residuos, o incluso el suministro a obras, que requieren características muy específicas para cada cliente, tendrán su centro especial para los camiones de tonelaje medio como

Renault Trucks D y D Wide, que se utilizan en este tipo de aplicaciones. Estas nuevas instalaciones se extienden en una superficie de 2500 m2 y permiten a los operadores, técnicos e ingenieros intervenir en nueve puestos de trabajo simultáneamente. En este taller, los expertos de las gamas de tonelaje medio de Renault Trucks ponen a punto los camiones a medida del cliente y llevan a cabo operaciones de montaje de equipamientos y accesorios, instalan soluciones de seguridad o de confort del conductor, e incluso realizan modificaciones en la estructura de los chasis.



## CITESA AMPLÍA SU FLOTA CON CISTERNAS PARCISA

La Compañía Ibérica de Transportes Especiales ha confiado en el fabricante manchego para reforzar su flota de cisternas dedicadas al transporte de asfalto, tal y como viene haciendo durante los últimos cinco años. En esta ocasión, Parcisa ha construido una serie de 15 cisternas con el sistema mecánico secuencial, que "asegura una mayor vida útil del vehículo y mejora la operativa/seguridad del conductor", explican sus responsables.

En el proceso de diseño, se ha trabajado para conseguir una mayor capacidad de carga. "Se ha configurado un semirremolque de 33.000 litros con una tara de 6.500 kilos, consiguiendo así una carga óptima, en comparación a otros semirremolques disponibles en el mercado", aseguran. Estas nuevas cisternas adquiridas por Citesa ya están preparadas para el transporte de 44 toneladas, si se produjese este cambio normativo.

## FORD TRUCKS CONTINÚA DESEMBARCANDO EN NUEVOS MERCADOS

La marca da ahora el siguiente paso en su plan de expansión con el anuncio de su nuevo distribuidor oficial en Luxemburgo, GTTS, reforzando así su posición en Europa Occidental. Tras el lanzamiento de la marca en España, Portugal e Italia a finales de 2019 y el más reciente de Bélgica en marzo, con este paso estratégico en Luxemburgo, Ford Trucks desea garantizar un crecimiento fuerte y permanente en toda Europa, de la mano del impulso económico de este próspero país y contando con el dinamismo que la actividad del transporte de mercancías tiene en esta área, gracias a su proximidad con Alemania, Francia, Bélgica, Italia y otros países. La creciente demanda en el sector del comercio electrónico, junto con el creciente sector minorista y los próximos proyectos de infraestructura, ayudarán a crecer a la industria del comercio y la logística en Luxemburgo.





## ONTURTLE REMODELA SU ESTACIÓN DE SERVICIO DE LA JONQUERA

Todos los cambios y avances realizados en cuanto a servicios, señalización, circulación, comunicaciones e infraestructura se han hecho pensando en el transportista profesional y en la empresa de transporte. La nueva área de repostaje para camiones de OnTurtle en La Jonquera, por ejemplo, se ha remodelado con el fin de mejorar la experiencia y el servicio en la estación. “Desde el diseño a la estructura, pasando por los dispositivos de seguridad y los nuevos surtidores, todo está pensado para conseguir un tiempo de parada más cómodo y eficiente”, explican sus responsables.

La estética de la estación ha experimentado también un cambio importante: la estructura ya se ha actualizado con la nueva imagen de la marca OnTurtle, de forma que ahora las marquesinas, surtidores, el tótem identificativo referencia y el resto de las instalaciones lucen un aspecto más actual. Estas novedades se suman a la amplia carta de servicios de la estación, que cuenta con un parking vigilado propio, reconocido con la categoría GOLD por ESPORG como uno de los más seguros de Europa, así como aseos, duchas, lavandería, hotel, tienda, supermercado y restaurante. La estación de OnTurtle en La Jonquera cuenta también con una planta de microfiltrado única en Europa.



## UTA AMPLÍA SU RED DE SUMINISTRO DE GNL

El proveedor de tarjetas de repostaje y servicios que forma parte del grupo Edenred, refuerza su colaboración con el proveedor de gas natural licuado (GNL) LIQUIND 24/7. Gracias a este acuerdo, los clientes de UTA tendrán acceso a ocho nuevas estaciones de repostaje de la operadora berlinesa en Alemania, situadas en las ciudades de Duisburg, Sülzetal, Crailsheim, Strullendorf, Mannheim, Göttingen, Wustermark y Schüttorf. Durante el transcurso del año, se irán añadiendo más ubicaciones a la red de suministro de UTA.

Con esta nueva ampliación, la red de suministro de GNL de UTA contará con 170 estaciones situadas en importantes nodos de transporte estratégicos en un total de diez países. “Se convierte en la red de GNL más grande de Europa”, aseguran desde la compañía. Estas estaciones de repostaje también se mostrarán en la aplicación gratuita del buscador de estaciones de UTA, que además muestra dónde están los trenes de lavado y los talleres más cercanos.

Actualmente, UTA coopera con más de 70 socios en el ámbito del GNL, junto a los cuales ofrece la formación obligatoria en materia de seguridad durante el repostaje de este producto. La red de aceptación de UTA abarca actualmente un total de 67.000 estaciones de repostaje en toda Europa. Además de los proveedores de combustibles tradicionales, se irán añadiendo cada vez más estaciones de repostaje multienergía, que ofrecerán también GNL, hidrógeno, GLP y GNC.



## SCHMITZ CARGOBULL INAUGURA UNA NUEVA PLANTA DE PRODUCCIÓN DE SEMIRREMOLQUES

El fabricante alemán acaba de poner en marcha una nueva factoría para fabricar vehículos personalizados para operadores del Reino Unido e Irlanda. La planta de 7.500 m<sup>2</sup> está ubicada en Wythenshawe (Manchester), y se pondrá en marcha este verano con una capacidad de producción de 50 unidades por semana, incluyendo semirremolques de lona y furgones. Además, contará con un almacén de piezas de repuesto de 1.000 m<sup>2</sup> para el suministro local y se convertirá en la base principal de todo el equipo completo de Schmitz Cargobull UK. “Con la nueva planta nos acercamos a nuestros clientes y nos aseguramos poder atender sus necesidades ofreciendo los chasis más fiables y una carrocería local probada”, asegura Andreas Schmitz, director general de Schmitz Cargobull.



### MARCOS MONTERO VUELVE A LA PRIMERA FILA

El expresidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías sustituye a Ramón Obeso Lahera como presidente de la Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal COMBIBERIA. Marcos Montero Ruiz, presidente de Pañalon, expresidente de CETM y una figura, ampliamente reconocida dentro del sector del transporte de carretera, es miembro del Consejo de Administración de COMBIBERIA desde 2013. Ahora asume la presidencia junto a Juan Castellet como vicepresidente y a Antonio Pérez Millán como consejero delegado.



### MARCOS BASANTE, REELEGIDO PRESIDENTE DE ASTIC

En la XLIV Asamblea General de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera, los asociados han decidido que se mantenga al frente de la organización hasta 2026. También se ha votado a los miembros de su Junta de Gobierno y se ha designado a los miembros de su Comité Ejecutivo, que estará compuesto por: Ignacio Pérez-Carasa González-Estrada, vicepresidente de Viajeros; Juan Jesús Sánchez Serrano, vicepresidente de Mercancías; Antonio Pérez Millán, tesorero; y Esteban Sánchez Bernabé como contador. Basante se ha comprometido a continuar trabajando para defender los derechos del transporte internacional por carretera, en España y fuera de sus fronteras durante estos próximos cinco años. A corto plazo, su principal objetivo es que los fondos europeos del programa Next Generation lleguen al sector del transporte por carretera. Además, se ha comprometido a seguir "trabajando activamente para que nuestro país cuente con un sistema de transporte por carretera eficaz, rentable, fiable, sostenible y coordinado intermodalmente."



### COVID-19: EL REGIMIENTO DE CABALLERÍA ESPAÑA RECONOCE LA LABOR DE GRUPO ARNEO

La Junta Honorífica de este Regimiento considera merecedor de la distinción de "Lancero de Honor" a Fco. Javier Arnedo Rubio, Gerente de Grupo Arnedo, por la colaboración y el apoyo prestado al personal desplegado durante la "Operación Balmis" en la comunidad de La Rioja. Durante el pasado año, el Regimiento participó junto al resto de la Fuerzas Armadas en la lucha contra la pandemia provocada por el COVID-19, inicialmente en la "Operación Balmis", estableciendo patrullas de presencia en área y de rutas en localidades y carreteras de las comunidades de La Rioja y Aragón, así como en la desinfección de instalaciones sociales, tales como residencias de mayores, centros de salud, entre otros. Actualmente, participa en la "Operación Baluarte", manteniendo un equipo de rastreadores en el Hospital Militar de Zaragoza, para el seguimiento de la cadena de contagios.

Grupo Arnedo trasladó a todos los Cuarteles de la Guardia Civil de la zona, así como a la Unidad Militar de Emergencia (UME) y al Grupo de Acción Rápida (GAR), el acceso a los servicios de comida, cena o cualquier otro necesario que se ofrece en sus instalaciones en la Ecociudad del transporte en Pradejón y El Villar de Arnedo. La compañía de transportes riojana expresó de este modo su reconocimiento a todas estas personas que trabajan por nuestra seguridad.

### OVIDIO DE LA ROZA SEGUIRÁ AL FRENTE DE LA CETM

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ha celebrado su Asamblea General Ordinaria en la que Ovidio de la Roza Braga ha sido reelegido presidente por unanimidad para el periodo 2021-2025. El empresario asturiano se ha mantenido al frente de la Confederación en los últimos seis años y cuenta con una extensa trayectoria profesional dedicada al mundo del transporte y la logística.

Durante su intervención, De la Roza agradeció el apoyo y la confianza que ha recibido del Comité Ejecutivo y de la Junta Directiva para renovar su mandato y celebró que, después de haber superado lo peor de la pandemia, la Asamblea se haya podido realizar de manera presencial





## MERCADONA REAFIRMA SU COMPROMISO CON EL TRANSPORTE SOSTENIBLE

La compañía valenciana está llevando a cabo una revisión de sus procesos logísticos para adaptarse a la transformación de la movilidad urbana y sigue implantando soluciones que permiten la mejora de la sostenibilidad en el transporte de mercancías.

Su flota está compuesta prácticamente en su totalidad (99%) por camiones cuyos motores cumplen con los estándares Euro VI, Euro VI C y Euro VI D, los más eficientes del mercado, pero durante los últimos años han ganado protagonismo los camiones con gas natural: las unidades de GNC han pasado de 5 en 2019 a 7 en 2020 y los vehículos de GNL se situaron 96 durante el pa-

sado ejercicio, 21 más que en 2019, según se recoge en el apartado correspondiente a la Optimización logística de la Memoria medioambiental 2019-2020 de Mercadona.

Respecto a la flota de furgonetas encargadas de la distribución en la última milla, la compañía está optando por transformarlas de diésel a dual fuel (Diésel - GLP). Al cierre de 2020, casi 400 furgonetas, un 16% del total, se movían con esta tecnología. También se están llevando a cabo pruebas con furgonetas eléctricas tritemperatura para la distribución de última milla del Servicio a Domicilio y Mercadona Online.

## ASTIC PREMIADA POR SU APOYO A LA FORMACIÓN PROFESIONAL

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha sido galardonada con el V Premio Alianza para la Formación Profesional (FP) Dual en la categoría de Otras Organizaciones, otorgado por la Fundación Bertelsmann y la Fundación CEDE - Confederación Española de Directivos y Ejecutivos, en el marco de la Alianza para la FP Dual.

El jurado ha valorado especialmente su rol de cooperación y participación, ya que han actuado como nexo de unión entre las empresas y el sector consiguiendo una cooperación interempresarial, así como la involucración de compañías líderes para impulsar la FP Dual y ayudar a las empresas a cubrir completamente el perfil y las necesidades formativas del alumnado.

“Este galardón es un reconocimiento muy válido. Estamos empezando y queríamos dar a conocer nuestro proyecto. Los alumnos y el tutor están encantados, y las empresas y nosotros, entusiasmados. Tener este premio para un sector que está tan oculto normalmente, como es el del transporte de mercancías y personas por carretera, va a ser un espaldarazo muy fuerte y nos anima a seguir extendiéndolo”, ha asegurado el director general de ASTIC, Ramon Valdivia.



La garantía  
del fabricante



### DESMONTADORA DE RUEDAS INDUSTRIAL

- MÁQUINA COMPACTA PERO EFICIENTE PARA RUEDAS DE VEHÍCULOS PESADOS HASTA LLANTAS DE 26 PULGADAS
- DISEÑO ELECTRO-HIDRÁULICO
- MANDOS MANUALES PARA TOTAL CONTROL DE LAS OPERACIONES
- MOVIMIENTO HIDRÁULICO DEL CARRO PORTA HERRAMIENTA
- IDEAL PARA FLOTAS DE CAMIONES, AUTOBUSES Y AUTOCARES



Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612

www.sefac.es o facebook/SefacEspana

## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# CAMBIOS EN LA PROTECCIÓN TRASERA DE LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES

NUEVOS REQUISITOS DE HOMOLOGACIÓN DESDE EL PRÓXIMO MES DE SEPTIEMBRE

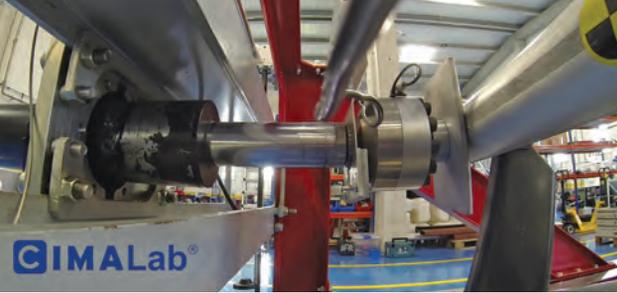
---

EN DICIEMBRE DE 2017 YA INFORMÁBAMOS SOBRE LA PUBLICACIÓN DE NUEVAS ENMIENDAS EN LOS REGLAMENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES. UNO DE ESOS REGLAMENTOS ES EL DE LA PROTECCIÓN TRASERA QUE ESTABLECE UNOS REQUISITOS PARA PROTEGER A LOS USUARIOS DE LOS VEHÍCULOS LIGEROS QUE POR DESGRACIA IMPACTAN CONTRA LA PARTE TRASERA DE UN VEHÍCULO INDUSTRIAL O COMERCIAL

---

**D**urante muchos años, la comunidad técnica ha estudiado con detenimiento el resultado de las estadísticas mundiales en materia de accidentes de tráfico, con el objeto de poner el foco en mejorar la seguridad en los accidentes más repetidos y que peores consecuencias tienen.

Es lógico pensar que si el turismo con el que nos desplazamos dispone de todas las estrellas de seguridad posibles porque se ha demostrado que tiene un comportamiento excepcional en un impacto frontal y lateral, vamos a ir muy seguros por la carretera. Y esto será así porque se supone que, si nuestro coche se accidenta y choca, lo hará contra algo estándar, algo que sabemos que va a provocar una ca-



Máquina de ensayo de protecciones traseras.

dena de activación de esos sistemas de seguridad que nos van a proteger.

#### SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES

Pero claro, los vehículos industriales y sus carrozados son complejos, tienen formas que poco se asemejan a los turismos y unas masas y dimensiones muy desproporcionadas respecto a los más pequeños de la carretera, lo que les hace peligrosos a los ojos de mucha gente.

El hecho de que un vehículo chasis cabina tenga la parte inferior de la carrocería casi en el metro de altura provocó en su día, la reacción de los técnicos de homologación para obligar a estos vehículos pesados a montar una barra trasera que ofreciera una protección eficaz para todo el que chocara contra ellos, ya fuera un alcance o un impacto en la dirección de la marcha.

El Reglamento 58 CEPE/ONU fijó los requisitos de homologación marcando una pauta para la instalación de travesaños que hubieran superado una serie de ensayos destructivos donde se simula el impacto de un vehículo.

Si no existieran estas barras homologadas, un turismo con airbags, sistema de frenos ABS, Sensor de Frenada, etc. impactaría contra la trasera de un camión sin dar opciones a que los sistemas de seguridad actúen. Una incorrecta instalación o elección de estos dispositivos también trae desagradables consecuencias.

### LA PARTE TRASERA DE LOS VEHÍCULOS VA A SER MÁS RESISTENTE PARA CUMPLIR EL OBJETIVO DE MINIMIZAR LOS DAÑOS PERSONALES EN CASO DE QUE UN TURISMO O VEHÍCULO LIGERO IMPACTE CONTRA ELLA



**SI ACTUALMENTE LOS TRAVESAÑOS DE PROTECCIÓN DEBEN TENER AL MENOS 100 MM DE ALTURA, DESDE SEPTIEMBRE TENDRÁN 120 MM Y SI ANTES SUPERABAN EN UN ENSAYO UNA CARGA DE 10.000 KG, AHORA DEBERÁN RESISTIR 18.000 KG**



#### UNOS REQUISITOS MÁS EXIGENTES

Pues bien, el 1 de septiembre de 2021 expira el plazo para matricular todos los vehículos cuya protección trasera está diseñada y construida para cumplir con el Reglamento 58R02 CEPE/ONU. A partir de esa fecha, los vehículos deben cumplir con la enmienda 58R03 del citado Reglamento o que el fabricante que ha instalado la protección trasera haya solicitado un fin de serie a la autoridad de homologación española que le permita matricular todo lo que ya está fabricado y no se ha podido vender ante de la fecha límite.

La enmienda 03 del Reglamento establece unos requisitos de ensayo más exigentes que los fijados actualmente en la enmienda 02 para los dispositivos de protección trasera. Si actualmente los travesaños de protección deben tener al menos 100 mm de altura, desde septiembre tendrán 120 mm y si antes superaban en un ensayo una carga de 10000Kg ahora deberán resistir 18000Kg.

Esto significa que la parte trasera de los vehículos va a ser más resistente para cumplir el objetivo de minimizar los daños personales en caso de que un turismo o vehículo ligero impacte contra ella.

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](http://www.ascatravi.org)



## DENUNCIAN ABUSOS DE LAS ESTACIONES DE ITV

**“GRAN PARTE DE LAS CONCESIONARIAS SE MUEVEN POR UNA FINALIDAD EXCLUSIVAMENTE RECAUDATORIA”**

**“SIGUEN APLICANDO LAS DOS NORMAS EXTRAORDINARIAS APROBADAS POR EL MINISTERIO DE INDUSTRIA EL PASADO AÑO QUE PERMITÍAN ACORTAR LA VIGENCIA DE LAS REVISIONES DE LOS VEHÍCULOS CON UN FIN PURAMENTE RECAUDATORIO Y CON LA CONNIVENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN”, ASEGURAN DESDE FENADISMER**

**S**egún explican desde la Federación, al amparo de aquellas normas que permitían recortar la vigencia de las revisiones a los más de 8 millones de vehículos que debían haberla pasado entre el mes de marzo y julio del pasado año, actualmente muchas estaciones de ITV siguen aplicándolas de forma totalmente abusiva un año después a los vehículos que las pasan en estos meses, “dándose situaciones tan aberrantes como el caso de un vehículo que pasa su revisión el pasado mes de mayo y le dan de validez por sólo 2 meses, obligándole a pasarla de nuevo el próximo mes de julio sin que haya ningún motivo técnico o de seguridad que lo motive, sino la simple aplicación de una norma extraordinaria del pasado año que de forma arbitraria y sin justificación alguna la siguen aplicando las estaciones ITV con la complicidad absoluta de la Administración”.

**“UNA FINALIDAD EXCLUSIVAMENTE RECAUDATORIA”**

Los responsables de Fenadismar consideran que esta “esperpéntica” situación es el reflejo de haber concebido el sistema español de revisión de las ITVs no como un servicio público sino como un mero negocio especulativo: “gran parte de las concesionarias de esta actividad se mueven por una finalidad exclusivamente recaudatoria, tratando a los usuarios como verdaderos súbditos que obligatoriamente han de pasar por sus instalaciones y no como clientes, y sin que la Administración haga nada por resolverlo, pese a las diferentes resoluciones de queja del Defensor del Pueblo en este sentido”.

**A LA ESPERA DEL SUPREMO**

Ello está motivando que cientos de miles de conductores se estén absteniendo de ir a pasar la revisión técnica de sus vehículos a la espera de que sea dictada en próximas fechas por parte del Tribunal Supremo en base al recurso planteado en su día por Fenadismar contra la “norma trampa” aprobada el pasado año por el Ministerio de Industria, la cual hará pública una vez sea notificada a las partes.



## DIESEL TECHNIC SUPERA LOS 10.000 SUSCRIPTORES EN YOUTUBE

El número de espectadores entusiastas atraídos por el canal de YouTube de Diesel Technic Group crece constantemente. Más de 10.000 suscriptores están al día de las últimas novedades de este proveedor de recambios y accesorios para automoción. El canal de YouTube de la compañía se centra principalmente en los vídeos de los Parts Specialists efectuando reparaciones y mantenimientos, mientras ofrecen sus consejos y trucos prácticos que sirven de ayuda en el día a día en el taller. En sus vídeos, Lars y Kevin, los Parts Specialists, comparten sus conocimientos y experiencias mecánicas. Servicio y mantenimiento, recambios para trailer, sistema de combustible, sistema del compresor de aire y sistema de iluminación son solo algunos de los temas que los Parts Specialists tratan en sus vídeos. En ellos analizan diferentes problemas que pueden darse en el día a día en el taller y explican cómo identificar posibles causas de avería. Además, muestran los recambios que son necesarios en cada caso concreto y cómo instalarlos correctamente en el vehículo.

## CONTINENTAL IMPULSA LA DIGITALIZACIÓN DE LOS TALLERES

La situación actual originada por la pandemia ha obligado a que la digitalización sea cada vez más importante, y Continental ha apostado por ofrecer conocimiento, experiencia y recursos a los talleres para ayudarles en la gestión y en la formación del personal. Decidió ampliar su formación digital ofreciendo Webinars específicos sobre tecnología y productos dirigidos a los Centros de Freno ATE, y tras el éxito obtenido, hizo extensible a otros talleres, que han podido acceder a ellos a través de sus distribuidores. En cuanto a la materia de los cursos, se trataron temas prácticos y de actualidad como: el cambio de pinza a sistema electrónico; posibles motivos de vibraciones y ruidos al frenar tras sustituir componentes; cambios tecnológicos en el automóvil hoy y mañana; DOT 5.1 el futuro líquido de freno en los vehículos modernos; y por último sobre los retos de futuro retos con el soporte de Continental-ATE. Para los nuevos cursos, se van a incorporar contenidos nuevos como Sistemas de asistencia a la conducción (ADAS) y Vehículos Híbridos y Eléctricos.

Según la encuesta realizada entre los participantes, el índice de satisfacción de los cursos ha sido muy positivo: el 90% de los encuestados recomendarían estos cursos y afirma que les ha ayudado a mejorar su formación.



## ZF OFRECE SOLUCIONES MEJORADAS DE GESTIÓN DE FLOTAS

La compañía ha anunciado que ha firmado un acuerdo a largo plazo con Goodyear para unir las soluciones avanzadas de gestión de flotas (FMS) de ZF, comercializadas bajo la marca Transics, a las soluciones de movilidad y la oferta de neumáticos de alto rendimiento de Goodyear. En un principio, ZF y Goodyear ofrecerán a las flotas de vehículos comerciales europeas un conjunto integrado de aplicaciones para la gestión de flotas y neumáticos que podrán ser utilizadas por flotas mixtas y multimarca. A través de TX-TRAILERPULSETM, una solución flexible e interoperativa, basada en una única caja telemática, las flotas podrán acceder a los servicios y a la asistencia de ambas empresas, como los datos de los neumáticos de Goodyear y el acceso completo a las soluciones de gestión de flotas de ZF comercializadas bajo la marca Transics, TX-TRAILERFITTM y TX-CONNECTTM.

ZF y Goodyear utilizarán los datos en tiempo real generados por todas las marcas de sistemas de frenado de remolques (T-EBS) y los sensores de las ruedas. Según sus estimaciones, esta colaboración podría lograr una reducción de las emisiones de hasta 2 toneladas de CO2 por cada remolque conectado.

## IVECO CONFÍA EN SAMSUNG PARA DAR UN PASO MÁS EN SU TRANSFORMACIÓN DIGITAL

La modernización de los talleres y concesionarios de IVECO se ha llevado a cabo mediante un proceso de transformación digital con la colaboración de Samsung en la parte de hardware y de Inforserveis para el software, llamado CAR.

Actualmente, los mecánicos y asesores realizan su trabajo de forma más rápida con un acceso en tiempo real a la actividad del taller, por lo que pueden conocer de primera mano cuántas reparaciones están en curso, cuántos clientes están esperando a ser atendidos y cuántos pedidos hay en marcha. Para ello, resulta clave el uso de dispositivos móviles que permitan consultar la información al instante y realizar pedidos e informes en tiempo real de forma segura a través de la plataforma Samsung Knox. La herramienta CAR, diseñada por Inforserveis, permite la gestión de la información y la coordinación de los procesos de forma óptima. Mediante Galaxy Tab Active3, Tab Active Pro, Galaxy Note20 y Samsung Dex, los procesos de gestión han mejorado notablemente. Desde la gestión de las citas hasta la situación en tiempo



real de todos los vehículos en los talleres, así como la comunicación con el departamento de recambios, para tener las piezas disponibles con mayor celeridad; todas las tareas se han visto agilizadas gracias a la digitalización de la información en dispositivos móviles.



## ALLISON TRANSMISSION AMPLÍA LA GARANTÍA PARA VEHÍCULOS DE CONSTRUCCIÓN

Todos los vehículos de construcción equipados con cajas Allison de la Serie 4000™ encargados y entregados durante el año 2021 disfrutarán de una cobertura de cinco años. De esta forma, la garantía estándar se amplía tres años sin coste adicional. Esta oferta se lanza en Europa, Oriente Medio y África (EMEA) y es válida para vehículos de construcción como, volquetes, cargadoras y hormigoneras. Los usuarios interesados pueden contactar con los concesionarios y distribuidores Allison Transmission para conocer más detalles. La ampliación de garantía de Allison comienza al finalizar el período de la garantía estándar. Hay que destacar que se requiere el uso de líquido de transmisión TES 668™ / TES 295® aprobado por Allison y filtros originales Allison. Las transmisiones que cumplan los requisitos especificados disfrutarán de una garantía del 100% en piezas y mano de obra, independientemente del kilometraje acumulado.

## SCANIA Y MICHELIN UNEN SUS FUERZAS

En su empeño por estar al lado de sus clientes y ayudarles a proteger su negocio, Scania se ha unido a Michelin en una campaña única, en la que está implicada toda la red oficial de concesionarios de España. Por la compra de cuatro neumáticos Michelin de 22,5" en la red de concesionarios de Scania, el cliente recibirá de regalo un seguro de asistencia en carretera OK24H durante un año. Cubre, a través de esta garantía y en cualquier punto de España, los gastos derivados de una asistencia en carretera: salida del vehículo, kilómetros y cualquier intervención provocada por un problema directo de los neumáticos, tales como pinchazos, reventones o roturas, o de los elementos directamente relacionados con ellos (válvula, alargadera).

Este seguro no cubre las operaciones de mantenimiento (revisión de presiones, poner y quitar neumáticos, rotar o girar neumáticos, rayados), las intervenciones mecánicas (bujes, frenos, zapatas, dirección, roturas de llantas), los servicios en un taller o en las bases de empresa, los materiales, repuestos o neumáticos. Esta promoción estará vigente hasta el 31 de agosto de 2021.

# ¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



## PATROCINADORES





# Electromovilidad: el futuro sostenible ya está aquí

Un futuro de transporte más limpio y responsable con el medioambiente es posible. Nuestra gama ligera completamente eléctrica está disponible con el nuevo **Volvo FL Electric**, ágil y compacto, diseñado para entregas urbanas eficientes con una MMA de 16,7 toneladas. Y con el **Volvo FE Electric**, un camión para aplicaciones urbanas más exigentes, como la recogida de residuos y construcción ligera, con una MMA de 27 toneladas. Ofrecemos soluciones de transporte sostenible a medida que permiten una transición fácil y viable al transporte electrificado.

Consulte más información en [volvotrucks.es/electromovilidad](https://volvotrucks.es/electromovilidad)

**VOLVO FL Y FE ELECTRIC**

Volvo Trucks. Driving Progress

