

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

Año 44. #469.  
Noviembre-Diciembre 2021

# TRANSPORTE3

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

## SEFAC: 40 AÑOS AL LADO DE LOS PROFESIONALES

- Los transportistas se plantan •
- Las 'empresas buzón' lo tendrán más difícil •
- Pruebas: SCANIA R V8 - 590 CV y VOLVO FH 460 CV I-Save •
- Entrevistas: José Luis Quero (Ford Trucks) y Heike de Horra (Webfleet Solutions) • Especial: Bolsas de Carga •

# Crafter por 340 €/mes\*

Con My Renting

48 meses / Entrada 5.458,15 €

Descubre el Crafter más equipado que nunca con nueva tracción delantera, nuevo interior, nuevo App-Connect y mucho más. Si eres mensajero o transportista, empieza a disfrutarlo ya por 340 €/mes\* con My Renting. Crafter. 100% Para ti, 100% Volkswagen.



Vehículos  
Comerciales



\* Oferta Volkswagen Renting S.A. (Av. De Bruselas 34, Alcobendas) para un Crafter 30 Furgón Batalla Media L3H2 2.0 TDI FWD 75 kW (102 CV) 6 Vel. 3000 kg. Plazo 48 meses. Cuota (Sin IVA) de 340,00 € al mes. Entrada (Sin IVA) de 5.458,15 €. Precio final completo, 26.351,56 € (IVA Incluido). Cuota calculada sin impuesto de matriculación. Kilometraje: 30.000/año. Incluye todos los servicios en Red Oficial Volkswagen Vehículos Comerciales de mantenimiento y desgaste y servicio de seguro todo riesgo con franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Oferta válida para 25 unidades en Stock. Oferta válida hasta 30/11/2021 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Gama Crafter con motores EU6 consumo medio WLTP: 8,3 l/100 km. Emisión de CO<sub>2</sub> WLTP: 218 g/km. La imagen incluye equipamiento opcional con sobreprecio. Para otras versiones o equipamientos, consulte en su Concesionario Volkswagen Vehículos Comerciales.

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



## UN TOQUE DE ATENCIÓN



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

**E**l incesante incremento del precio del gasóleo, que representa más de un tercio de los costes totales de una empresa de transporte de mercancías, y la imposibilidad de repercutir esta subida en las tarifas han sido las gotas que han colmado la paciencia del sector. El pasado 10 de noviembre las asociaciones que componen el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) anunciaban un paro patronal para los días 20, 21 y 22 de diciembre. Al igual que sucedía en junio de 2020, los transportistas reclaman al Ministerio de Transportes que intervenga para solucionar diversos problemas que no dejan de incrementar la precariedad del sector desde hace años.

Históricamente los cargadores vienen aprovechando su posición de fuerza ante un sector debilitado por la atomización y la falta de unión (más allá del ámbito asociativo). No cabe duda de que revertir esa situación no es sencillo y mucho menos cuando las soluciones están en manos de varios ministerios,

pero algunos gestos de la nueva ministra de Transportes, Raquel Sánchez, no invitan al optimismo. Tan solo un día después de convocarse el paro, la sucesora de José Luis Ábalos se 'desmarcaba' dejando caer que las negociaciones entre cargadores y transportistas "exceden el ámbito del Ministerio y se enmarcan en las relaciones privadas." A esta afirmación hay que sumar que Sánchez ha tardado 148 días en tener una primera toma de contacto con el sector y aún no ha participado de forma activa en ninguna reunión con el CNTC.

A pesar de todo, se respira en el ambiente que no habrá paro. Se confía en que el Ministerio active medidas que permitan amortiguar algunos de los muchos problemas que acechan al sector. Posiblemente se pasará página, pero una vez más se desaprovechará la ocasión de sentar las bases que garanticen un futuro mejor para el transporte de mercancías por carretera. Esta convocatoria de paro será otro toque de atención.



**03 EDITORIAL**  
Un toque de atención

**28 PRODUCTO**  
Scania Super: aún menos consumo

**36 PRUEBA**  
Volvo FH 460 CV I-Save

**48 PRODUCTO**  
Volkswagen amplía su familia de vehículos carrozados 'llave en mano'

**06 EN PORTADA**  
Los transportistas se plantan

**32 ENTREVISTA**  
Jose Luis Quero (Ford Trucks)

**58 ENTREVISTA**  
Heike de la Horra (Webfleet Solutions)

# TRANSPORTE3



16



22



64

**16 LEGAL**

Portugal prohíbe la carga y la descarga por los conductores

**22 REPORTAJE**

El transporte de mercancías reafirma su compromiso con la seguridad vial

**64 OCASIÓN & POSTVENTA**

SEFAC celebra 40 años de presencia en España

**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 Ruja

**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



en portada



# LOS TRANSPORTISTAS SE PLANTAN

LAS ASOCIACIONES QUE FORMAN EL CNTC CONVOCAN UN PARO PARA LOS DÍAS, 20, 21 Y 22 DE DICIEMBRE

**AL CIERRE DE ESTE NÚMERO, LOS TRANSPORTISTAS SEGUÍAN DISPUESTOS A PARAR JUSTO ANTES DE NAVIDAD, AUNQUE COMENZABAN A VALORAR POSITIVAMENTE ALGUNAS DE LAS PROPUESTAS DE MINISTERIO DE TRANSPORTES**

**E**l pasado 10 de noviembre las asociaciones de transportistas que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) decidieron convocar un paro patronal para los días 20, 21 y 22 de diciembre. Con esta medida los transportistas pretenden denunciar “el abandono por parte del Gobierno de España” y conseguir que se pongan en marcha medidas para frenar algunas de las problemáticas que están desangrando el sector.

## REIVINDICACIONES HISTÓRICAS

Como si se tratase de ‘Día de la marmota’, las reivindicaciones prácticamente son las mismas que las que se pusieron sobre la mesa en junio de 2020 (y en ocasiones anteriores): prohibición de que los conductores realicen la carga y descarga de los camiones, la no implantación de Euroviñeta, aplicación obligatoria de la cláusula de revisión del coste del combustible, la construcción de áreas de descanso seguras para los profesionales, entre otras.

Durante las últimas semanas se han sucedido las reuniones y se han conseguido pequeños avances, pero a falta de unos días para el 20-D los transportistas se mantienen firmes y aún no han desconvocado el paro.

## LOS CARGADORES, A LO SUYO

“No solo se empeñan en ignorar los brutales incrementos de costes que sufrimos y en dispensar un trato vejatorio a nuestros conductores, a los que obligan a largas horas de espera en instalaciones indignas y a cargarse y descargarse



## COMO VIENE SIENDO HABITUAL, LOS CARGADORES NO HAN REALIZADO NINGUNA PROPUESTA CONCRETA PARA EVITAR EL PARO PATRONAL. SE HAN LIMITADO A SEÑALAR QUE LA POSICIÓN ADOPTADA POR EL CNTC CONTRIBUYE A DETERIORAR "LA IMAGEN DE UN SECTOR QUE HA SALIDO REFORZADO DE LA CRISIS SANITARIA"

Por último, el director general de AECOC lanzó un par de dardos al sector: "la sociedad no va a entender que la cadena de suministro se pare voluntariamente e impida que los productos lleguen a los hogares en unos días tan señalados" y añadió que el paro "deteriora la imagen de un sector que ha salido reforzado de la crisis sanitaria por la buena labor realizada durante la pandemia".

### LOS SINDICATOS HACEN LA GUERRA POR SU CUENTA

Desde CCOO han reiterado su desacuerdo con el paro convocado por las asociaciones de transportistas ("es inviable secundar una movilización con los responsables de esta situación"), pero también amenazan al Gobierno con ir a la huelga si no se abordan "los problemas sociales del sector" en una mesa



sus propios camiones, sino que tienen la poca vergüenza de aprovechar esta situación de crisis para presionar y bajar, aún más, los precios que pagan por nuestros servicios", denunciaban desde la CETM hace unas semanas. A su juicio, los cargadores están contribuyendo a agravar el problema de falta de conductores profesionales "ante el trato degradante e inhumano en las condiciones en las que realizan su trabajo".

Con el paro patronal convocado, la posición de los cargadores no ha evolucionado. El director general de AECOC, José María Bonmatí, aseguraba que "la voluntad de diálogo por parte del Ministerio de Transporte y de las empresas cargadoras siempre ha estado y va a estar encima de la mesa", pero sin hacer referencia a ninguna propuesta concreta para comenzar a revertir la situación que atraviesa el transporte de mercancías por carretera.

Además, Bonmatí señaló que la convocatoria de paro llega "a las puertas del momento de mayor consumo del año y en un escenario muy difícil a causa del incremento de los costes de la energía, de los combustibles y de las materias primas", e instó a su desconvocatoria cuanto antes "porque cada día que pasa sin ese anuncio los costes se incrementan".

## PRINCIPALES RECLAMACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS

- Prohibición de la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga.
- Aplicación obligatoria de la cláusula de revisión del precio del gasóleo.
- Mantenimiento del gasóleo profesional y reducción, de tres meses a un mes, de su plazo de devolución.
- Reducción de los tiempos de espera y compensación obligatoria.
- No aplicación de la Euroviñeta o Tasa por uso.
- Acometer la necesaria armonización fiscal que permita a todas las empresas, al margen de su forma o tamaño, competir en las mismas condiciones.
- Reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social de los conductores en concepto de accidentes adaptándola al índice de siniestralidad.
- Devolución de los importes atrasados del céntimo sanitario (200 millones de euros).
- No utilizar la ampliación de los pesos y dimensiones máximos como moneda de cambio.

en portada

## LOS SINDICATOS HAN MOSTRADO SU DESACUERDO CON EL PARO CONVOCADO POR LAS ASOCIACIONES DE TRANSPORTISTAS, PERO TAMBIÉN AMENAZAN AL GOBIERNO CON IR A LA HUELGA SI NO SE ABORDAN "LOS PROBLEMAS SOCIALES DEL SECTOR" EN UNA MESA TRIPARTITA



tripartita. "Si Gobierno y empresarios no se sientan con los sindicatos a abordar los problemas sociales del sector, desde el sector de Carretera y Logística de FSC-CCOO valoramos la movilización." Desde el sector de Carretera y Logística de FSC-CCOO advierten que "abaratando combustibles y rebajando impuestos a las empresas" no se solucionan los principales problemas que afectan al sector. Consideran que hay que abordar cuestiones como la recuperación salarial ("el trabajo está peor pagado que hace 30 años"), el cumplimiento de los convenios colectivos ("no se abonan los tiempos de espera ni las horas extraordinarias") o el reconocimiento de enfermedades profesionales, entre otras.

## EL FIN DEL GASÓLEO PROFESIONAL, OTRA AMENAZA EN MEDIO DE LA TORMENTA

Durante el XXXI Congreso de la Asociación de Inspectores de Hacienda del Estado (IHE), celebrado en Vigo, María Isabel López Rodríguez, de la Subdirección General de Impuestos Especiales y Tributos al Comercio Exterior sobre el Medio Ambiente de la Dirección General de Tributos (Ministerio de Hacienda), anticipó que habrá subidas en el precio de los combustibles, entre otras medidas.

Además de la subida de la fiscalidad del diésel para equiparlo a la gasolina, que ha quedado en suspenso, pero que previsiblemente se retomará en 2022, el Gobierno se estaría planteando la eliminación de las bonificaciones fiscales que hoy pueden aplicarse transportistas, agricultores o ganaderos. Esta medida supondría un encarecimiento de casi el 10% en el precio que abonan estos profesionales al llenar el depósito, según las estimaciones de Alberto Gago, Catedrático de Hacienda Pública en la Universidad de Vigo.

### EL GASÓLEO SEGUIRÁ SIENDO FUNDAMENTAL

Desde Fenadismer recuerdan al Gobierno que el acuerdo alcanzado el año pasado entre las asociaciones de transportistas y el Ministerio de Transportes incluía, entre otras reivindicaciones, el mantenimiento del régimen de gasóleo profesional e incluso su ampliación a los vehículos de transporte de menor tonelaje.

Además, desde la Federación anuncian que exigirán al Gobierno la defensa de la continuidad de dicha figura fiscal

con ocasión de la reforma de las Directivas sobre fiscalidad de los carburantes que se negocia en Bruselas, ya que cualquier modificación al respecto requiere la unanimidad de todos los Estados miembros. "No debe olvidarse que, pese a la apuesta de los Gobiernos nacionales como de la Unión europea por la electrificación de la movilidad en Europa, en el caso del transporte profesional es a día de hoy y en los próximos años algo prácticamente irrealizable, como así lo reconoce la Comisión Europea en su nuevo Libro Blanco de Transporte que, pese a su objetivo de descarbonizar el transporte y apostar por energías alternativas "seguirá dependiendo del petróleo en el 77 % de sus necesidades energéticas de aquí a 2050", remarcan los responsables de Fenadismer.





” MI CAMIÓN VA  
HACIA EL FUTURO.  
Y PARA ELLO SOLO NECESITA  
UN DEPÓSITO LLENO.“

¡Hasta un  
**3,7%**  
menos de  
consumo!

Sienta el nuevo MAN TGX.  
Simply my truck.

Experimente la digitalización con un MAN TGX perfectamente conectado y eficiente. Equipado con un puesto de conducción inteligente y totalmente digital, innovadores sistemas de asistencia y el sistema de sustitución de espejos digitales MAN OptiView, está preparado para el futuro. Para una mayor eficiencia, el MAN TGX consigue un ahorro de combustible de hasta un 3,7% más. Y gracias a MAN Now, podrá actualizar su camión fácilmente desde MAN online, sin necesidad de acudir al taller. #SimplyMyTruck





# LAS 'EMPRESAS BUZÓN' LO TENDRÁN MÁS DIFÍCIL

PLAN NACIONAL DE INSPECCIÓN PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA 2022



**EL PLAN PRIORIZARÁ LA INSPECCIÓN DE TRANSPORTES POR CARRETERA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE EXTRANJERAS QUE OPERAN EN ESPAÑA, EN ESPECIAL DE LAS EMPRESAS DESLOCALIZADAS QUE OPERAN EN NUESTRO PAÍS (COLOQUIALMENTE DENOMINADAS EMPRESAS BUZÓN)**

**D**icha actuación inspectora ya se ha venido desarrollando desde el año 2016, en colaboración con los cuerpos de inspección de otras Administraciones Públicas, especialmente la Agencia Tributaria y la Inspección de Trabajo, pero ahora, tras la entrada en vigor el próximo mes de febrero de la regulación laboral y de cabotaje contenida en el Paquete legislativo europeo de movilidad, se podrá realizar un control más exhaustivo y eficiente de las empresas extranjeras deslocalizadas que operan en España. Ayudará a este tipo de control el hecho de que a partir del próximo mes de febrero, el conductor tendrá la obligación de introducir manualmente el símbolo del país en el que entra después de cruzar la frontera de un Estado Miembro al comienzo de la primera parada. Además, el pasado mes de julio de 2021 se firmó un nuevo protocolo de actuación de la Inspección de Transporte y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social con el objetivo de reforzar, mejorar y ampliar la lucha contra el fraude en las contrataciones de trabajadores en el sector de transporte. A tal efecto, el Ministerio de Trabajo ha creado La Unidad Especial de Coordinación sobre Lucha contra el Fraude en el Trabajo Transnacional, creada en el Ministerio de Trabajo y Economía Social, lo que supone un paso más en la participación de las actuaciones inspectoras relacionadas con este tipo de fraude.

Asimismo, como novedad se priorizará el control del cumplimiento de los plazos máximos de pago en el sector del transporte.

#### CONTROL ANUAL DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Asimismo se llevará a cabo un año más el control anual de los tiempos de conducción y descanso sobre la flota de en torno a los 470.000 vehículos de transporte que en la actualidad están obligados a llevar tacógrafo en España. Según lo establecido en las Directivas europeas, las autoridades de inspección españolas deberán revisar en 2022 al menos 3.173.513 jornadas de trabajo de los conductores profesionales, de las que en torno a un 50% se controlarán en la sede de las empresas y el otro 50% en carretera.

#### SERVICIOS DE TRANSPORTE ON-LINE

Otras actuaciones de control incluidas en el Plan que se van a llevar a cabo el próximo año son las referidas a la inspección de las operaciones que tengan su origen o destino en grandes centros generadores o destinatarios de cargas. También se continuará el control sobre las empresas que ofertan servicios de transporte on-line, en especial en lo referido a plataformas de paquetería que, en vehículos diversos, intermedian habitualmente sin estar autorizadas, así como el control de las cooperativas de trabajo asociado que actúen irregularmente en el ámbito tributario (módulos) y en el ámbito laboral.

# ¡HOLA DAILY!

## ¿QUÉ HAY DE NUEVO?



### MOTORES OPTIMIZADOS Y LA MEJOR CAJA DE CAMBIOS MANUAL DE SU CLASE

- Motores de 2,3 y 3,0 litros, con una potencia de hasta 207 CV
- Ahorro del combustible hasta un 6% (2,3 litros según ciclo WLTP)
- Incremento de la durabilidad del embrague sin necesidad de cambio de aceite en la caja de cambios manual



### NUEVA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA AIR-PRO

- Auto adaptación continua para equilibrar el vehículo
- Ángulo de inclinación reducido y minimización de la vibración
- Menos de 10 seg. en subir o bajar la suspensión para facilitar la rápida carga y descarga



### ASIENTOS DE MÁXIMO CONFORT

- Nuevos asientos, reposacabezas y respaldo de espuma viscoelástica
- Mayor confort y seguridad, reduciéndose la fatiga del conductor
- Nuevos asientos re-diseñados



### IVECO DRIVER PAL\*

- Tu nuevo compañero de viaje asistido por voz
- Interfaces exclusivas MYIVECO & MYCOMMUNITY
- Controla el estado del vehículo, asistencia en carretera y navegación

## NUEVA DAILY. MÁS INTELIGENTE.



# IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

\* IVECO DRIVER PAL está disponible en los idiomas admitidos por Amazon Alexa. Amazon, Alexa y todas las marcas relacionadas son marcas comerciales de Amazon.com, Inc. o sus afiliadas.



# ASÍ QUIEREN DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE

LOS CAMIONES DIÉSEL DE ÚLTIMA GENERACIÓN Y LOS DE GAS NATURAL, SIN AYUDAS

**EL GOBIERNO HA APROBADO UN PLAN DE AYUDAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍA POR CARRETERA, CON EL OBJETIVO DE FOMENTAR LA INVERSIÓN E IMPULSAR LA TRANSFORMACIÓN DEL PARQUE ACTUAL DE VEHÍCULOS**

Las ayudas aprobadas cuentan con una dotación inicial de 174 millones de euros, ampliables hasta un total de 400 millones en los próximos años (estarán vigentes hasta el 30 de abril de 2024), y serán gestionadas por las Comunidades Autónomas a través de sus propias convocatorias. Se destinarán a la financiación de diversas actuaciones subvencionables dirigidas directamente a empresas y autónomos. Para las empresas de transporte, destacan las siguientes ayudas: al achatarramiento de vehículos (deben estar matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2019, y tienen que contar con una autorización de transporte al menos en los dos años anteriores a la solicitud de la ayuda), a la compra de vehículos propulsados por energías alternativas (eléctricos, híbridos, hidrógeno, etc), al retrofit (transformación de un vehículo pesado propulsado por diésel o gas en un vehículo eléctrico o de hidrógeno) y a la adquisición de semirremolques para el transporte intermodal.

## EL GAS NATURAL SIN AYUDAS

Sin embargo, pese a que el objetivo perseguido es reducir las emisiones del sector del transporte por carretera mediante vehículos nuevos propulsados por energías alternativas bajas en carbono, las ayudas del Gobierno

dejan fuera no solo la adquisición de camiones diésel de última generación, sino también incluso los propulsados por gas natural GNL o GNC, a diferencia de otros países europeos, "mientras que en cambio sí se financia incomprensiblemente la compra de autobuses propulsados a gas", denuncian desde Fenadismer.

## UN PLAN "GRAVEMENTE DISCRIMINATORIO"

El Comité Nacional de Transporte por Carretera ha acordado impugnar judicialmente el RD 983/21 de 16 de noviembre de concesión de ayudas para la transformación de flotas. El CNTC considera este plan de ayudas "gravemente discriminatorio" para el transporte de mercancías. En referencia a la falta de incentivos para la adquisición de camiones de gas natural, denuncian que se niegan ayudas a este sector "que se conceden a otros vehículos impulsados por idénticas energías para otras áreas de transporte."



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

MÁS SEGURIDAD Y UN MAYOR CONFORT DE CONDUCCIÓN Y VIDA A BORDO  
PARA TU DÍA A DÍA

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

Después de escuchar a nuestros clientes, en Renault Trucks incorporamos a las nuevas gamas T, C y K las últimas evoluciones en producto y servicios: la mejor columna de dirección del mercado y la litera de gran confort, en combinación con los nuevos faros LED\* aportan, al conductor, una mayor seguridad y un mayor confort de conducción.

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

¡Descúbrelo ya!



[renault-trucks.es](https://renault-trucks.es)

\*Las luces LED solo están disponibles en las Gama T, T High y C





# NACEN LOS PREMIOS 'CAMIÓN ECOLÓGICO' Y 'VEHÍCULO COMERCIAL ECOLÓGICO DEL AÑO'

LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE ALCANZAN LAS 11 CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS EN 2022

**LOS GALARDONES INSTITUIDOS POR EDITEC (TRANSPORTE 3 Y VIAJEROS) CONTINÚAN EVOLUCIONANDO PARA ADAPTARSE A LA REALIDAD DEL MERCADO DE LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS**

**E**n 2016 se instituyó el premio 'Vehículo Industrial Ecológico del Año' para reconocer al mejor vehículo industrial movido con energía alternativa. Ahora ante el incesante crecimiento de la oferta 'Eco' en todos los segmentos, este galardón da paso a tres nuevas categorías. Dos de ellas premiarán a modelos destinados al transporte de mercancías ('Camión Ecológico' y 'Vehículo Comercial Ecológico'), y los vehículos destinados al transporte de viajeros optarán al galardón 'Bus Ecológico del Año'.

Tres jurados compuestos por especialistas técnicos y directivos de empresas operadoras de transporte de mercancías y viajeros que trabajan a diario con este tipo de vehículos, evaluarán a los candidatos de su correspondiente categoría y mediante voto secreto designarán al ganador.

## UNA FAMILIA NUMEROSA

En la edición 2022 de los Premios Nacionales del Transporte se entregarán un total de once galardones: Camión, Vehículo Industrial Ligero, Quinta Rueda: Semirremolque y Quinta Rueda: Cisterna, Autobús, Autocar, Midibús, Microbús del Año, Camión Ecológico, Vehículo Comercial Ecológico y Bus Ecológico del Año 2022. Desde que en 1988 el fundador de la revista Transporte 3, Jesús Gómez Llorente, organizó la primera edición del premio 'Camión del Año', EDITEC, editora de las

revistas Transporte 3 y Viajeros, ha trabajado para que los profesionales del transporte de mercancías y pasajeros puedan conocer y valorar las novedades que los fabricantes de vehículos industriales presentan cada año. En la actualidad, once jurados compuestos por más de 700 miembros son los encargados de elegir a los ganadores.

## Y LOS GANADORES SON...

El próximo mes de enero conoceremos a los ganadores de los Premios Nacionales del Transporte 2022. Mediante voto secreto enviado directamente al notario, los más de 700 miembros que componen los 11 jurados elegirán a los ganadores en otras tantas categorías: Camión, Vehículo Industrial Ligero, Quinta Rueda: Semirremolque y Quinta Rueda: Cisterna, Autobús, Autocar, Midibús, Microbús del Año, Camión Ecológico, Vehículo Comercial Ecológico y Bus Ecológico del Año 2022.





# EL PRESENTE ES ELECTRIZANTE

SOLUCIONES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS. PENSADAS PARA  
UN MERCADO QUE SE MUEVE A LA VELOCIDAD DE LA LUZ



Aunque a muchos les cause vértigo, el cambio hacia un transporte más sostenible es imparable. Por eso Scania ofrece, ya, soluciones globales para resolver todas tus dudas a la velocidad de la luz: financiación, seguros, asesoramiento...

Descubre más en [scania.es](https://www.scania.es)



# SCANIA



# PORTUGAL PROHÍBE LA CARGA Y LA DESCARGA POR LOS CONDUCTORES

## MODIFICANDO SU LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

*Acaba de entrar en vigor en nuestro país vecino y hermano un Decreto-Ley mediante el cual se prohíbe que los conductores de camiones efectúen labores de carga y descarga. O sea, lo que nuestro sector transportista desde hace tanto tiempo está pretendiendo, sin conseguirlo. Allí no hay salvo pacto en contrario que valga (como en el art. 20.1 de nuestra Ley 15/2009). "No es no". Prohibido y punto; con multa (que puede ser muy fuerte), si se infringe. Además, siendo de implantación territorial nacional, esta norma se aplica en Portugal, también en viajes internacionales -p. ej. de Portugal a España o a un tercer país, y viceversa- y al cabotaje, practicado en Portugal por transportista español o de cualquier otro país de la UE. En fin, se regulan las indemnizaciones por excesivos tiempos de espera, para estas operaciones, de manera mucho más sencilla y sensata que entre nosotros. Seguidamente, nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino ofrece un panorama de esta nueva norma portuguesa.*

### 1. LA NUEVA DISPOSICIÓN

Se trata del Decreto-Lei (allí, con "i" latina) nº 57/2021 de 13 de Julio, publicado en el Diário da República (equivalente a nuestro BOE) de ese mismo día -páginas 75 y sgtes.-, aunque el día que establece para su vigencia es el 11 de Septiembre de 2021. Por tanto, **ya está en vigor**.

Se trata de la segunda **modificación de la norma reguladora del contrato de transporte** de mercancías por carretera -"rodoviário"- en dicho país (equivalente a nuestra Ley 15/2009 de 11 Noviembre, referida a todo el transporte "terrestre"), aprobada por Decreto-Lei 239/2003, de 4 Octubre, tras la operada por Decreto-Lei 145/2008, de 28 Julio. Pues nunca se olvida que el de transporte sigue siendo "um contrato de direito privado" (preámbulo del Decreto-ley).

Esta nueva disposición es el resultado de la actuación de un Grupo de Trabajo creado hace dos años, y que, tras consultar a ámbitos empresariales muy diversos, desde luego, a los transportistas, pero también a la logística, a los cargadores -industria alimentaria, de embalajes, de carburantes-, marítimo-portuaria, etc., llegó a un borrador de texto, de tramitación forzosamente algo retrasada ante las dificultades efecto del COVID-19, y finalmente aprobado por el Consejo de Ministros (presidido, como en España, por un socialista: Antonio Costa).

Este Grupo tuvo muy presente la necesidad de parar el **disparate** que suponía **que un conductor, tras la fatigosa carga de un camión, emprenda un viaje de cientos de kilómetros** -nacional o internacional-, **o a la inversa en destino** efectúe su descarga, exhausto como está tras semejante jornada. Probablemente no lo hará bien, sin conocimiento de las características de la mercancía que sí posee el remitente (fabricante /vendedor) o destinatario



(comprador) de la misma, y mejor “rezar” para que no se produzca un accidente con daños personales -que puede ser mortal- al practicar una función no atribuida al conductor en el correspondiente Convenio colectivo. Por supuesto, encima, sin pagar el usuario a la empresa transportista un suplemento de portes por este servicio adicional.

Ante los abusos constantes por sus cargadores, el Gobierno portugués se planteó cortar de raíz este vicio, y para ello no ha visto más remedio que prohibir categóricamente tales operaciones, bajo sanción de multa.

Como ya avanzamos, se ha aprovechado esta disposición para intentar corregir otra imposición tan frecuente como indebida, cual es tener al conductor excesivo tiempo esperando que le carguen, en origen, o que le descarguen, en destino.

En portugués, conductor se dice “motorista”. No confundir, pues, con quien nosotros habitualmente entendemos como “motociclista” (aunque la RAE también admite “motorista” como “persona que guía un vehículo automóvil y cuida del motor”, aparte de quien se dedica al motorismo o conducción deportiva).

Para la regulación de ambas cuestiones, se ha ampliado mucho el art. 23 de dicho Decreto-Ley portugués regulador del contrato de transporte. A que en adelante, para simplificar, llamaremos simplemente la Ley (portuguesa) del contrato de transporte.

Como antes indicábamos, siendo de implantación territorial nacional, esta norma se aplica a toda operación de transporte que empiece o termine en Portugal, también en viajes internacionales -p. ej. de Portugal a España o a un tercer país, y viceversa y a cabotaje, practicado en territorio luso por un transportista español o de cualquier otro país de la UE (nueva redacción del art. 1 del ya mencionado Decreto-ley 239/2003).



## ESTE DECRETO-LEY SE APLICA TAMBIÉN A LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES: EN SUS VIAJES INTERNACIONALES CON PORTUGAL Y EN LOS DE CABOTAJE EN TERRITORIO LUSO

### 2. NO A LA CARGA Y A LA DESCARGA POR LOS CONDUCTORES

Lo más llamativo del nuevo Decreto-ley portugués, para los españoles, es lo referido a la carga y la descarga de los camiones por sus conductores. Que queda terminantemente prohibida.

Para evitar dudas sobre si estas operaciones de carga y descarga forman parte del transporte (o sea, descartar la interpretación de que éste es solo mientras el vehículo está en movimiento), este Decreto Ley 57/2021 amplía el art. 1 – “Objeto”- de dicha Ley portuguesa del contrato de transporte, en sentido de que ésta sienta el régimen jurídico también “das operações de carga e descarga de mercadorias realizadas em territorio nacional, incluindo dos tempos de espera”.

Antes recordamos que el contrato de transporte es de derecho privado, y por tanto, no cabe absolutamente prohibir a LAS EMPRESAS -cargadora y transportista- que pacten lo que deseen en cuanto a esas operaciones. Ahora bien, incluso en ese caso, la Administración Pública -el Gobierno- puede imponer:

- primero, que los trabajadores que, en su caso, las realicen sean empleados distintos a los conductores;
- segundo, que esos empleados -no conductores- reciban formación profesional adecuada a esas tareas específicas.



## SE PROHÍBE QUE EL CONDUCTOR REALICE OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA; PUEDEN HACERLAS PERSONAL DISTINTO DE LA EMPRESA TRANSPORTISTA, Y SOLO SI TIENE FORMACIÓN ADECUADA

Y así lo ha hecho en efecto este Decreto-ley: mediante el nuevo art. 23,C) de aquel D.-L. de 2003.

En otras palabras: nunca será posible pedir al conductor que efectúe estas operaciones, ni siquiera pagándole por ello; tal acuerdo sería nulo y sin efecto. Únicas excepciones: servicios de mudanzas y entre un almacén central y una tienda, de una misma empresa (y solo en presencia de otra persona), combustibles, graneles y portavehículos (número 4, ídem); o que el Convenio colectivo -no un acuerdo entre empresas- lo permita expresamente (números 1 y 7, ídem); lo cual en la práctica nunca sucederá. A estas operaciones en mercancías peligrosas se dedica el apartado D). También puede ocuparse de la estiba.

Es decir, sí se permite que hagan la carga otros empleados del transportista. Importa que quede clara esta idea. Quienes **NO** pueden efectuarla son los **CONDUCTORES**. Pero -por esa libertad de pactos ya aludida- nada impide que la empresa transportista asuma realizar esas operaciones, siempre que quien materialmente lo haga sea una persona distinta del conductor. Lógicamente, a nadie escapa que esto reduce enormemente -hasta casi anular- tal posibilidad, pues sería ilusorio, por antieconómico, que un empleado viaje al lugar de origen, invierta un reducido tiempo en cargar y él mismo o un compañero viaje hasta el de destino para dedicar otro poco de tiempo en descargar, a bordo del mismo camión o por otro medio. Sin perjuicio de todo ello, en esta nueva forma también queda más claro que las operaciones en sí tienen un coste, a pagar al transportista en concepto distinto al del porte o precio estricto del transporte. Lo que aún confirma la necesidad de una formación específica a esos otros empleados (formación que, impartida por el transportista o por empresa ajena, también tiene su coste).



### 3. NO A LOS TIEMPOS DE ESPERA EXCESIVOS

Como avanzábamos, se ha aprovechado esta nueva norma para regular adecuadamente los tiempos de espera de los conductores, tanto en el lugar de carga -origen del transporte- como en el de descarga -destino ídem-. Pues, no solo su exceso resulta perjudicial para la empresa transportista, que pierde el tiempo que necesita para el viaje, y personalmente el conductor, absurdamente sentado al volante, parado, durante horas, sino en su conjunto "para a economía nacional" (preámbulo del Decreto-ley), por ser tiempos muertos improductivos.

Ya dijimos que este Decreto Ley 57/2021 incluye los "tempos de espera" en el mismo art. 1 - "Objeto"- de dicha Ley portuguesa del contrato de transporte de mercancías por carretera. Concretamente, es la materia regulada por los apartados A) y B) de su nuevo art. 23. Aplicable a todo contrato de transporte establecido a partir de la entrada en vigor del presente D.-ley.

Esto es algo que en España ya teníamos regulado: primero, en la LOTT, y ahora en la Ley 15/2009 (art. 22.3), en forma de indemnización predeterminada de lucro cesante: las llamadas "paralizaciones". También en Portugal se prevé un tiempo máximo de dos horas, superado en cual se empieza a devengar una indemnización. Lo más llamativo es que allí se ha hecho de manera mucho más simple y razonable, pues están calculadas en euros, que es nuestra "moneda nacional", que llevamos en el bolsillo y cuyo valor todos conocemos de manera directa e inmediata, en vez de tener que hacer un complejo cálculo, previa averiguación del valor en euros del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM) escondido entre los cientos de páginas de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año que corresponda -una de sus muchas Disposiciones adicionales-.

También en Portugal el plazo es de dos horas. Siendo el remitente responsable de que dentro del mismo queden incluidos cualesquiera procedimientos que el transporte necesite, entre ellos los de carácter administrativo o aduanero (número 2 del art. 23,B). Ese intervalo de dos horas máximas "gratis", así como la cuantía de la indemnización por sobrepasarlo no son negociables. Lo único que sí lo sería, es incluir o no en ese tiempo de espera las propias operaciones de cargar o descargar (número 4 del art. 23, A). La norma prevé fijar de mutuo acuerdo y con antelación el momento en que la operación de carga o descarga sea "agendada" -según sea mercancía

**LAS "PARALIZACIONES" SE CALCULAN EN EUROS, POR TANTO, DE MANERA MUCHO MÁS SENCILLA Y DIRECTA QUE EN ESPAÑA**

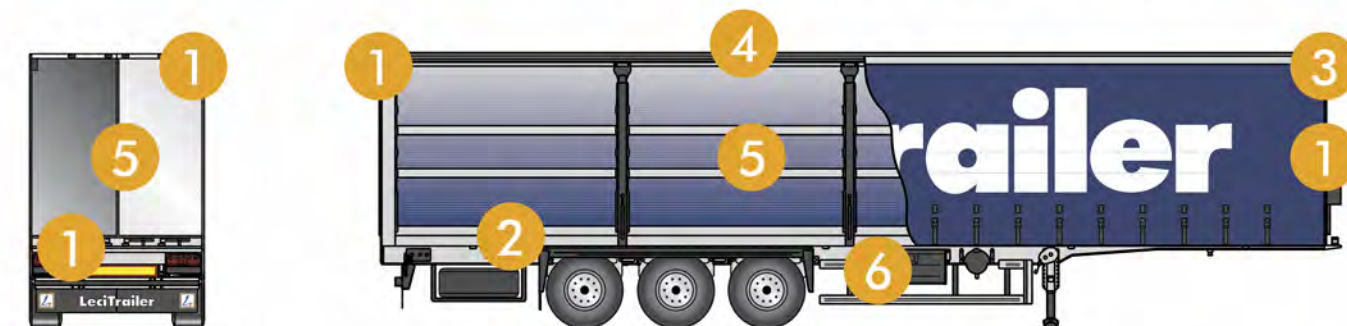
# ELiTE

## 22 modelos



## 50 combinaciones

Nueva generación de Lonas **LeciTrailer**, la más completa, rentable y exclusiva



- 1** El frente y la trasera de la carrocería se han sometido a continuos esfuerzos en la **bancada de fatiga de Lecitrailer**, hasta conseguir un **20% más de resistencia** contra los impactos.
- 2** Se ha comenzado a instalar un **nuevo piso**, un **15% más resistente**, dotado de **doble fijación al chasis**.
- 3** Nueva configuración de **barras de tensión lateral de alta resistencia** de las lonas, facilitando el **manejo intensivo**, la **ergonomía** y la **durabilidad**.
- 4** **Tricarriles reforzados** que no se **arquean** ni deforman aun estando con el **techo elevado**, lo que **facilita las maniobras de carga y descarga**, así como el **perfecto desplazamiento del techo**.
- 5** **5% de optimización de las taras** a través de la incorporación de nuevos materiales.
- 6** Chasis sometido al proceso de **KTL de Lecitrailer (cataforeris)**, que lo dota de una **capa uniforme de imprimación** en toda la superficie de **50 micras**.

Escanea este código QR para obtener más información y ver vídeos de las ventajas de Elite



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



## LeciTrailer

legal



## PORTUGAL HA DEMOSTRADO QUE ESTA PROHIBICIÓN ES CUESTIÓN DE VOLUNTAD POLÍTICA: SE TRATA SIMPLEMENTE DE QUE EL GOBIERNO QUIERA HACERLO

peligrosa o inocua, y transporte nacional o internacional (art. 23, A) número 4 o bien de productos perecederos (art. 23, B, número 3); y unas excepciones tasadas (art. 23, A, número 6 ídem).

A las condiciones de los conductores durante los tiempos de espera está dedicado el apartado E de este art. 23. Al menos, expresamente se obliga a los usuarios a tener “instalações sanitárias” y “condições de higiene e salubridade” para los pacientes conductores.

Como Anexo, incluye una tabla (“tabela”) de indemnizaciones -en euros/hora (desde 12 hasta 40)-, para el exceso sobre el tramo inicial gratuito, en función del peso del vehículo (desde 2’5 toneladas, hasta más de 44) y de si su uso es para transporte nacional -el más bajo-, internacional -el más elevado-, o el que denomina “ibérico” (o sea, con España) -intermedio-.

A partir de la décima hora, estas cuantías son incrementadas en 25 por ciento.

A este Anexo se refieren el número 4 del art. 23.B), en su redacción actual, y el art. 4 del presente D.-ley 57/2021.

Estas reclamaciones de indemnización prescriben en el plazo de un año a contar del día de la operación de carga o descarga de la que nacen.

En fin, si la carga o la descarga deben ser realizadas fuera del periodo normal de funcionamiento de las instalaciones del remitente o del destinatario, para tales operaciones será obligatoria la asistencia de un representante de aquellos (número 10 del art. 23,C). Con ello se pretende evitar que el conductor tenga la responsabilidad de abrir instalaciones o establecimientos comerciales, poniéndose en situación de riesgo o peligro, por desconocimiento de éstos u otras razones.

#### 4. EL INCUMPLIMIENTO CONLLEVA FORTÍSIMAS SANCIONES

El incumplimiento de las anteriormente descritas limitaciones, en materia de carga o descarga por el conductor, es considerado **infracción muy**

**grave** e implica la incoación del correspondiente procedimiento sancionador. Art. 23,G), número 2, conforme al nuevo D-Ley.

Con elevadas **multas de hasta 61.200 €** (no es una errata: hemos querido decir eso, sesenta y un mil doscientos euros), según el volumen de negocio de la empresa causante de la irregularidad, y de mayor cuantía si ésta ha sido cometida por dolo que por simple negligencia (art. 554.4 del Código do Trabalho, aprobado por Ley 7/2009 de 12 Febrero).

Además, el hecho puede dar lugar a infracciones en el orden laboral: Ley portuguesa 107/2009 de 14 Septiembre, que también regula la tramitación de sus respectivos procedimientos.

#### 5. CUESTIÓN DE VOLUNTAD POLÍTICA

Con encomiable valentía, que no han demostrado nuestros sucesivos gobiernos (ni del PP ni del PSOE), el portugués ha decidido cortar de una vez esta lacra, y además, respetando a esa “línea roja” de la libertad de mercado -libertad de pactos- que la Unión Europea nos impide ultrapasar. “Si se quiere hacer, se puede”.

No hay obstáculo jurídico.

Y, para ello, además, no ha dudado en acudir a la vía más rápida y expeditiva: un Decreto-ley.

**Bravo por nuestro país vecino.** ¡Buena lección nos ha dado!



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



¿Sabías que puedes  
cobrar tus facturas de  
transporte en 48 horas?

Gracias a FastPayment es posible

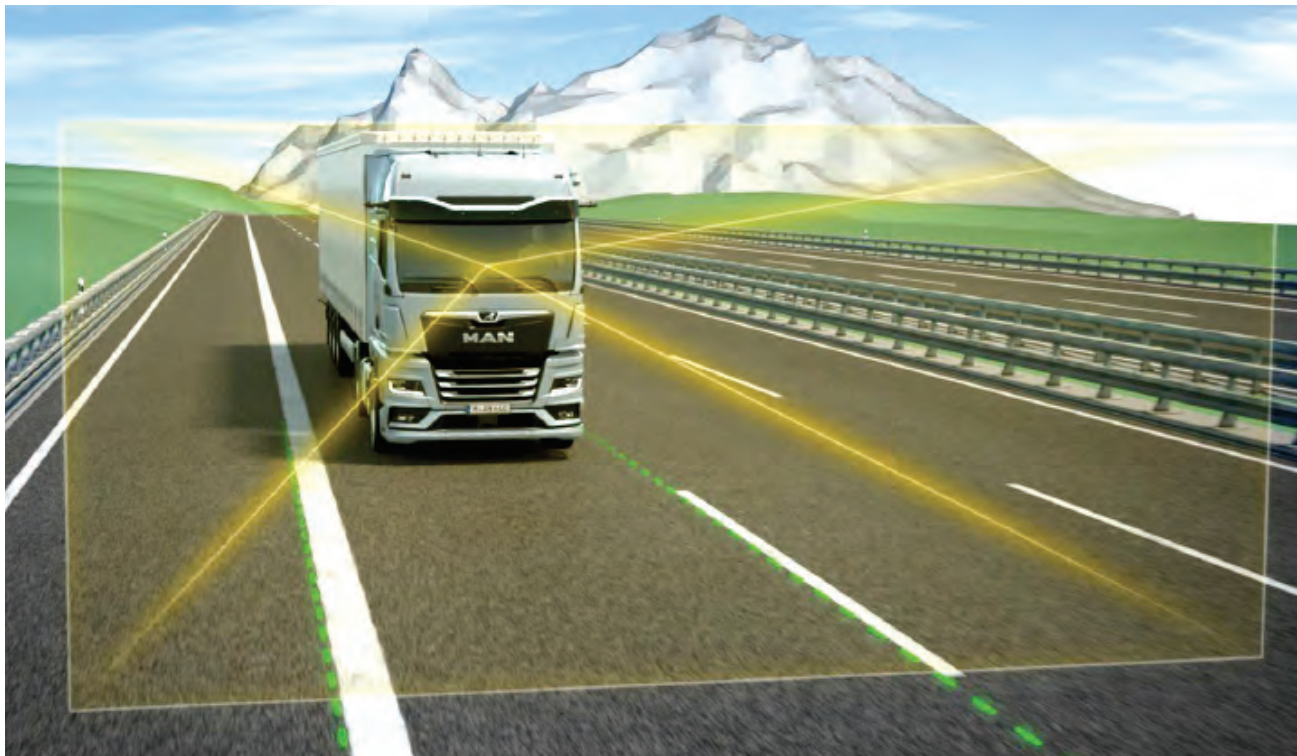


## ¡Reduce los largos plazos de pago y cobra tus facturas en unas cuantas horas!

Ahora en **Wtransnet** te anticipamos el cobro de tus facturas de transporte:

- ✓ **iDinero rápido** en tan solo unos clics!
- ✓ **Control total:** tú decides qué facturas quieres financiar
- ✓ Trabaja con nuevos clientes **sin importar sus plazos de pago**
- ✓ **Seguridad financiera:** icobra antes y sin quebraderos de cabeza!

Únete a Wtransnet, la bolsa de cargas y camiones líder en la Península Ibérica, y disfruta de las garantías de pertenecer a la comunidad de transporte más segura.



# EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS REAFIRMA SU COMPROMISO CON LA SEGURIDAD VIAL

EL SECTOR Y LA ADMINISTRACIÓN TRABAJAN PARA SEGUIR REDUCIENDO LA SINIESTRALIDAD

**DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS, EL NÚMERO CAMIONES Y FURGONETAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VÍCTIMAS MORTALES HA EXPERIMENTADO UNA TENDENCIA A LA BAJA, PERO AÚN EXISTE MARGEN DE MEJORA**

**A**l comienzo de la pasada década, en 2011, se registraron 163 víctimas en accidentes de tráfico donde se vieron implicados furgonetas (82), camiones de hasta 3.500 kg (10) y camiones de más de 3.500 kg (71), según los datos de la Dirección General de Tráfico. Desde entonces, en líneas generales, la evolución ha sido positiva, pero no se ha conseguido una reducción significativa del número de fallecidos. En 2020, un año marcado por la reducción de la movilidad, las víctimas en accidentes con furgonetas implica-

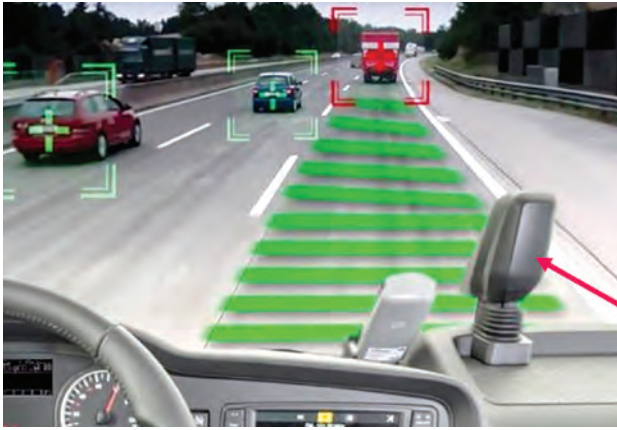
das fueron 54, y otras 46 en el caso de los camiones.

#### EXCESO DE HORAS AL VOLANTE

Es complicado determinar las causas que han impedido conseguir un descenso más pronunciado del número de fallecidos en este tipo de siniestros, pero los resultados de la última campaña de control de vehículos de transporte de mercancías desarrollada por la DGT a finales de octubre muestran en qué se puede mejorar. De los 2.545 conductores de camión sancionados, más de la mitad (1.349) fueron multados por infracciones relativas a los tiempos de conducción. Sin lugar a duda, al sobrepasar el número de horas al volante se incrementan exponencialmente las posibilidades de sufrir un siniestro en carretera.

#### CAMBIOS LEGISLATIVOS

Más allá del carácter disuasorio de las sanciones, la Dirección General de Tráfico trabaja en el desarrollo de otras medidas destinadas a incrementar la seguridad en carretera.



Los fabricantes de vehículos industriales han desarrollado múltiples sistemas para incrementar la seguridad en la carretera.

Tomando como ejemplo a otros países europeos, ha creado una nueva señal de advertencia de peligro de ángulos muertos en furgonetas, autobuses y camiones para indicar a usuarios vulnerables (motoristas, ciclistas, o conductores de vehículos de movilidad personal) la importancia de situarse fuera de las zonas no visibles. Cuando se aproximen a un vehículo industrial, los conductores de dichos vehículos se podrán posicionar en un lugar donde se les pueda ver para evitar riesgos. Por el momento, la colocación de esta señal tiene carácter voluntario.

Además, en el marco de la nueva Ley de Seguridad Vial que se encuentra en la fase final de su tramitación, se quiere dar respuesta a dos de las reivindicaciones históricas de las asociaciones de transportistas. Por un lado, el texto recoge la posibilidad de consultar de forma ágil la situación administrativa de los permisos de conducir de los conductores asalariados, bien en lo que se refiere a la pérdida de puntos o a la suspensión o pérdida del mismo por diferentes motivos.

Si la norma sale adelante, la Dirección General de Tráfico tendrá que desarrollar en un plazo máximo de un año desde la aprobación de la ley, un sistema telemático para que las empresas y autónomos dedicados al transporte de personas o de mercancías puedan conocer si un conductor profesional que trabaja para ellos se encuentra habilitado legalmente para conducir, sin necesidad de obtener su consentimiento.

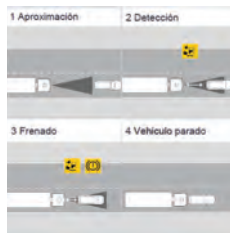
Finalmente se ha descartado la posibilidad de que los alcoholímetros sean obligatorios en los vehículos de transportes de mercancías, pero la reforma de la Ley de Seguridad Vial prevé que el Gobierno, en un plazo máximo de 24 meses desde su entrada en vigor, pueda aprobar el procedimiento para la realización de controles iniciales, periódicos, o aleatorios tanto de alcohol como de drogas y otras sustancias psicoactivas durante el ejercicio de la actividad profesional a los conductores de vehículos tanto de transporte de mercancías como de viajeros por carretera.

## TECNOLOGÍA MAN PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD

Los fabricantes de vehículos industriales también están participando de un modo muy activo para aumentar la seguridad en la carretera. Un buen ejemplo de ello es la nueva gama de camiones MAN, que pone a disposición de los profesionales del volante múltiples sistemas de asistencia.



**Mejor visibilidad.** MAN ha sustituido los retrovisores tradicionales por un asistente para la conducción que es un sistema de cámaras (MAN OptiView) que va un más allá que otras alternativas disponibles en el mercado. Además de los campos de visión prescritos por la ley, MAN OptiView muestra vistas adaptadas especialmente para diversas situaciones de conducción (girar, maniobrar...). El sistema puede generar tres vistas de cámara distintas (estándar, zoom y gran angular), que cambian automáticamente en función de la dirección de marcha (adelante/atrás), la velocidad de marcha o el ángulo de dirección. De este modo el conductor puede visualizar con rapidez la situación del tráfico y el entorno del vehículo.



**Evitar colisiones por alcance.** Con el Emergency Brake Assist (EBA) de MAN, un radar y una cámara monitorizan constantemente las distancias, posiciones y velocidades de los vehículos por delante del camión. En caso de posible colisión, el sistema de frenado de emergencia avisa al conductor y si no reacciona, frena el vehículo.



**Una conducción más relajada.** El Adaptive Cruise Control (ACC) es un sistema de cruceo que regula la velocidad y la distancia de seguridad respecto al vehículo precedente, actuando de manera automática sobre el motor y los sistemas de frenos.

El ACC de MAN también dispone de la función Stop & Go que ayuda al chófer en las situaciones de tráfico denso o atascos. Funciona entre los 0-25 km/h. Si el vehículo precedente se para durante menos de 2 segundos, el camión arranca automáticamente.



**Alertas de abandono del carril.** El Lane Guard System (LGS) ayuda al conductor a mantener la trayectoria entre las líneas de la calzada. Si el vehículo abandona el carril sin señalizarlo, por falta de atención, el LGS avisa mediante una señal acústica y, al mismo tiempo, el Lane Return Assist (LRA) aplica un par corrector sobre la dirección para devolver el vehículo a su posición entre las líneas de la carretera. Se aumenta la seguridad especialmente en trayectos monótonos.

## TECNOLOGÍA MAN PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD



**Más confort al volante.** MAN Comfort Steering es un sistema de asistencia a la dirección activo de gran ayuda para el conductor. En función de la situación de conducción (analizando datos como la velocidad de marcha o la carga) el motor eléctrico asiste a la dirección aumentando o disminuyendo el par aplicado. De este modo se reduce el estrés del conductor al adaptar las fuerzas sobre el volante a la velocidad del vehículo. Se facilitan las maniobras y se gana estabilidad a altas velocidades.



**Adiós a los sustos en los cambios de carril.** El Lane Change Support (LCS) ayuda al chófer a efectuar de forma segura las maniobras de cambio de carril sin interferir con otros vehículos que estén circulando en las proximidades. Este sistema de seguridad activo previene los accidentes avisando al conductor mediante señales luminosas. En la misma línea, el MAN LCCPA va un paso más allá: evita colisiones en los cambios de carril avisando al conductor cuando sus sensores detectan una situación peligrosa, y si a pesar de ello se produce el cambio de carril, el MAN LCCPA devuelve el vehículo al carril mediante un movimiento de dirección correctivo.



**¡Toca descansar!** Cuando se producen reiterados abandonos de carril, MAN Attention Guard sugiere al conductor la necesidad de hacer una pausa, mediante avisos en el display y señales acústicas.



**Más seguridad en los entornos urbanos.** El Sistema de asistencia al giro de los nuevos camiones MAN cuenta con dos sensores que procesan constantemente los datos del radar, el uso del intermitente, el giro del volante y el movimiento del vehículo, y avisan al conductor en caso de peligro en la zona de giro, a la derecha del vehículo, mediante indicaciones luminosas. También está disponible un sistema de vídeo de asistencia en giros que consta de una cámara gran angular con visión de 150°. El chófer puede ver el área a la derecha del camión antes de realizar giros. Para circular por entornos con tráfico denso, el MAN CruiseAssist también es un buen aliado. Mantiene la distancia con el vehículo precedente y al camión en el carril, controlando automáticamente la cadena cinemática, la dirección y los frenos. Si el tráfico se detiene, el sistema llega a parar el vehículo completamente y vuelve a arrancar en paradas cortas.

## LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES TAMBIÉN ESTÁN PARTICIPANDO DE UN MODO MUY ACTIVO PARA AUMENTAR LA SEGURIDAD EN LA CARRETERA



La tecnología se ha convertido en el mejor aliado de los conductores profesionales durante las largas jornadas al volante.

## FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO (VÍAS INTERURBANAS). AÑOS 2011-2020

	Furgoneta	Camión hasta 3500 kg	Camión más de 3500 kg
2011	82	10	71
2012	81	12	50
2013	49	16	42
2014	95	11	46
2015	76	8	58
2016	66	18	50
2017	84	7	55
2018	74	11	55
2019	74	6	53
2020	50	2	44

Fuente: DGT





# Effortless through Europe.



Save time and money with Europe's largest cross-brand service station network in the industry. Over 66,000 fuel stations ensure that you can always rely on us.

[dkv-mobility.com](http://dkv-mobility.com)

YOU DRIVE, WE CARE.



# PREPARADOS PARA LIDERAR EL CAMBIO

VOLVO TRUCKS QUIERE IMPULSAR LA ELECTROMOVILIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

## PROFESIONALES DEL SECTOR Y MIEMBROS DE LA RED PUDIERON CONOCER LOS PLANES DE LA FIRMA SUECA PARA AVANZAR HACIA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS LIBRE DE EMISIONES EN UN EVENTO CELEBRADO EN MADRID

**C**iovanni Bruno, director general de Volvo Trucks España, recordó que el transporte por carretera es responsable del 7% de emisiones de CO2 y anticipó que en los próximos quince años las necesidades de transporte van a aumentar un 15%. En este contexto, la marca se ha fijado una ambiciosa hoja de ruta para reducir el impacto de los camiones en el medio ambiente. “En el 2030 tenemos la intención de que el 50% de nuestra oferta de producto y nuestras ventas sean vehículos libres de emisiones, para llegar al 100% en 2040”, aseguró Bruno.

La marca basa en su estrategia de sostenibilidad en tres pilares: el cuidado del clima (comercializar soluciones de transporte que reduzcan significativamente las emisiones), un uso eficiente de los recursos durante el proceso de producción, y el respeto de los derechos y la diversidad de las personas.

### DIVERSAS ALTERNATIVAS

Hace unas semanas, Volvo Trucks entregó en España su primer camión 100% eléctrico (un FL Electric a XPO Logistics), y, como no podía ser de otra forma, durante el evento los transportistas pudieron conocer vehí-

culos movidos con electricidad de las gamas FE y FL. También se exhibieron un FH iSave y un FM propulsado por GNL. “Estamos trabajando en diferentes líneas de trabajo: propulsión con batería eléctrica, pila de combustible (hidrógeno) y con carburantes renovables” explicó Giovanni Bruno.

En este sentido, será muy importante la alianza de Daimler Truck AG y Volvo Group, que ha dado lugar a una nueva empresa dedicada a la producción de pilas de combustible, cellcentric. Además, junto a TRATON tienen la intención de invertir 500 millones de euros para instalar y operar al menos 1.700 cargadores de energía verde de alto rendimiento.

El acto también contó con la intervención de Jessica Sandstrom, vicepresidenta de gestión de producto de Volvo Trucks. “El reto que supone la reducción de



Muchos transportistas tuvieron la oportunidad de conocer cerca la familia de camiones 100% eléctricos de Volvo.

las emisiones de CO2 es complejo, pero debemos ser actores principales en esta transición energética”, expuso.

Sandstrom aseguró que el objetivo es que los camiones Volvo vayan incrementando su carga útil sin que la autonomía se vea reducida por debajo de los 300 km. Será posible mediante la creación de un ecosistema de electromovilidad que tenga en cuenta las rutas, los vehículos, las infraestructuras de recarga y la financiación.

#### AYUDAS PARA LOS CAMIONES ELÉCTRICOS

El evento se cerró con la participación de José Luis López Tafall, director general de ANFAC, que habló sobre las ayudas para la adquisición de vehículos pesados híbridos enchufables y eléctricos. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) va a transferir 400 millones de euros a las comunidades y ciudades autónomas con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) para impulsar la descarbonización del transporte profesional de mercancías y viajeros por carretera.

Se subvencionará la adquisición de camiones y buses movidos con energías alternativas, entre ellos los eléctricos.

La línea estará vigente hasta el 30 de abril de 2024 y se ampliará, en función de la demanda, hasta los 400 millones de euros.

## UN FUTURO LIBRE DE COMBUSTIBLES FÓSILES

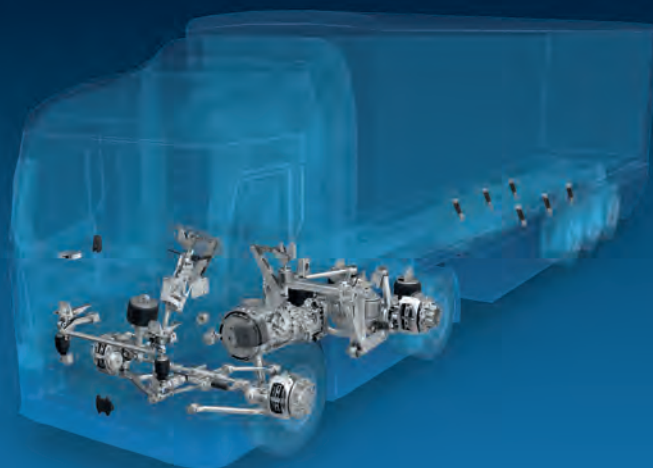


El objetivo la compañía es que los camiones eléctricos representen la mitad de sus ventas en 2030 y diez años después, en 2040, todos los camiones Volvo vendidos deben ser libres de combustibles fósiles. Mientras tanto continúa mejorando sus cadenas cinemáticas “tradicionales”: ha actualizado sus propulsores de 11 y 13 litros, y reduce el consumo de combustible mediante la disminución de la fricción en el motor y un proceso de combustión refinado. Además, la caja I-Shift tiene una nueva estrategia de cambio de marcha más rápida y ofrece una experiencia de conducción más suave y más armoniosa.

# ZF. Para recambios en los que puede confiar.

ZF ofrece calidad en amortiguadores, cajas de cambio, ejes, embragues, piezas de dirección y suspensión, componentes de caucho-metal, componentes de sistemas de freno y elevallas.

Visite [aftermarket.zf.com/es](https://aftermarket.zf.com/es)



AFTERMARKET

LEMFÖRDER SACHS TRW BOGE



# SCANIA SUPER: AÚN MENOS CONSUMO

LA FIRMA SUECA HA PRESENTADO SU NUEVA CADENA CINEMÁTICA

**DESPUÉS DE CINCO AÑOS DE TRABAJO Y UNA INVERSIÓN DE MÁS DE 2.000 MILLONES, EL FABRICANTE ACABA DE PRESENTAR UNA NUEVA CADENA CINEMÁTICA QUE CONSIGUE UN AHORRO DE COMBUSTIBLE DE HASTA EL 8%**

**E**l elemento clave de Scania Super es una nueva gama de motores de 13 litros diseñada desde cero, que estará disponible con cuatro niveles de potencia: 420, 460, 500 y 560 CV. El fabricante destaca su eficiencia, robustez y una vida útil más larga. "Supone un hito sin precedentes en la ingeniería de motores de combustión interna", aseguran desde la compañía. Scania mantiene su apuesta por las bajas revoluciones y par alto. Reduce las inyecciones de combustible y por consiguiente el consumo. Todos los motores pueden funcionar con HVO y dos de ellos pueden pedirse para su uso con biodiésel 100% renovable.

Al combinar este nuevo motor con las cajas de cambio Opticruise (la ya conocida G33 y la nueva G25) y los nuevos ejes traseros R756 con desmultiplicaciones más largas, el ahorro de combustible alcanza el 8%. "Es el punto de partida, muchos transportistas podrán conseguir mayores ahorros" anuncian los responsables de Scania.

#### TRANSPORTE SOSTENIBLE LIBRE DE EMISIONES

Esta nueva cadena cinemática es un paso más en la estrategia de la compañía para hacer posible un transporte sostenible libre de emisiones. "Con este lanzamiento ya estamos preparados para cumplir con los requisitos de la normativa Euro 7, que vendrá en 2027, aproximadamente, e impondrá limitaciones de CO2, lo que conllevará un descenso del consumo hasta límites ahora desconocidos", explica Roberto San Felipe, Director Comercial de Camiones de Scania Ibérica.

#### MÁS NOVEDADES

Acompañando a la nueva cadena cinemática llegan más novedades: un chasis más flexible que facilitará el carrozado, la posibilidad de reducir la tara de las tractoras en hasta 300 kg y la opción sustituir los retrovisores por cámaras.

**“CREEMOS QUE ES EL TREN MOTRIZ MÁS SOSTENIBLE DEL MUNDO. VAMOS A LIDERAR EL MERCADO EN CUANTO A CONSUMO DE COMBUSTIBLE”, ASEGURA ROBERTO SAN FELIPE DIRECTOR COMERCIAL DE CAMIONES DE SCANIA IBÉRICA**

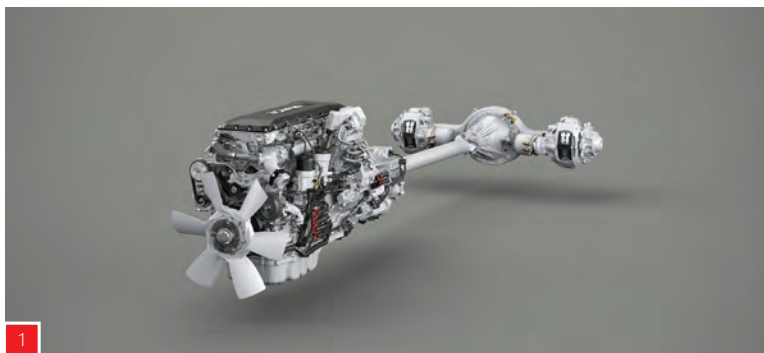
Además, la marca ha dado a conocer ProCare, un nuevo servicio que tiene como objetivo eliminar las paradas no planificadas. “Scania evalúa continuamente el estado del vehículo y plantea soluciones antes de que se produzca averías inesperadas”, explican.

**“ES UN AÑO HISTÓRICO PARA LA MARCA, SE HAN SUPERADO LAS EXPECTATIVAS”**



El Director General de Scania Ibérica, Sebastián Figueroa, hizo balance del ejercicio durante el acto de presentación de su nueva cadena cinemática, Scania Super. Figueroa se mostró muy satisfecho con el ritmo de pedidos de camiones registrado durante este ejercicio: 4.474 unidades (+31%). “Es un año histórico para la marca, se han superado las expectativas”, reconoció.

Scania, al igual que el resto de los fabricantes, se ha visto afectados por la escasez de semiconductores. “Si no hubiese surgido este problema, el volumen de pedido podría haber sido mayor aún”, ha apuntado el máximo responsable de la firma en nuestro país. Lógicamente, esta circunstancia ha afectado al ritmo de entregas: la marca tiene previsto entregar unos 2.800 camiones nuevos en 2021. El mercado de camiones de ocasión también ha tenido un comportamiento muy positivo. Scania ha comercializado 1.600 unidades. Respecto a la facturación, Scania Ibérica alcanzará los 529 millones, un 2,3% más que en 2020.



1. La nueva gama de motores de 13 litros ha sido diseñada desde cero. Estará disponible con cuatro niveles de potencia: 420, 460, 500 y 560 CV. Las cajas de cambio Opticruise (G33 y G25) y los nuevos ejes traseros R756 con desmultiplicaciones más largas son clave para lograr un ahorro de combustible de hasta el 8%.
2. Scania Mirror View Camera son espejos retrovisores digitales opcionales para mejorar la visión y reducir los ángulos muertos.
3. Scania ofrecerá una mayor flexibilidad con MACH, una disposición modular del chasis que facilita el proceso de carrozado.



# RENAULT TRUCKS REDUCE EL CONSUMO CON UNA NUEVA GENERACIÓN DE MOTORES

TODAS LAS NOVEDADES PERMITEN REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE HASTA UN 10%

**LAS NUEVAS MOTORIZACIONES DE11 Y DE13 INCORPORAN NUEVAS TECNOLOGÍAS AVANZADAS COMO EL TURBO COMPOUND QUE JUNTO A LAS HERRAMIENTAS DE AHORRO DE CONSUMO Y SERVICIOS ASOCIADOS LOGRAN LA REDUCCIÓN DE CONSUMO DE HASTA UN 10 %**

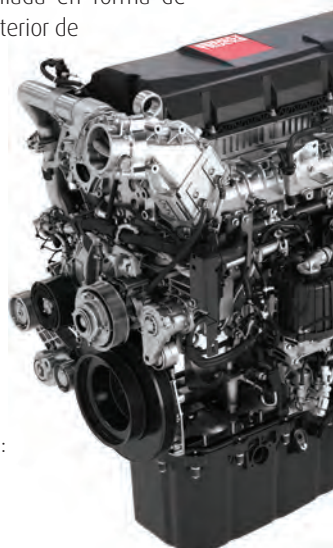
**E**n 2021, Renault Trucks ha realizado importantes cambios en sus Gamas T, C y K en cuanto a diseño y confort en la conducción y en la vida a bordo. El fabricante mantiene una evolución constante, con nuevos cambios que afectan a la cadena cinemática con la incorporación de nuevas motorizaciones Euro VI Step E: DE11, DE13 de 11 y 13 litros que, con la integración de nuevas tecnologías y servicios, permiten ahorrar hasta un 10 % de combustible en comparación con la generación precedente de motores Renault Trucks.

## RENDIMIENTO ÓPTIMO DE LOS NUEVOS MOTORES DE11 Y DE13

La nueva generación de motores Renault Trucks Euro VI Step E, DE11 y DE13, integra innovaciones que permiten reducir significativamente el consumo de combustible y las emisiones de CO2 en base a las siguientes tecnologías:

Para mejorar la combustión, las motorizaciones DE11 y DE13 cuentan con la tecnología patentada Wave Piston (pistones con cabeza tallada en forma de ondas). Al redirigir las llamas al interior de la cámara de combustión, esta solución facilita un mejor uso del oxígeno disponible y, por tanto, una mejor combustión. Los motores incorporan también nuevos inyectores adaptados a la nueva combustión que añaden una precisión optimizada.

Para conseguir un mejor rendimiento, Renault Trucks también ha trabajado en la reducción de pérdidas por fricción:



se han rediseñado las bielas, los pistones y el cigüeñal y se ha optimizado la gestión de gases del cárter. Igualmente, han desarrollado un nuevo turbocompresor de altas prestaciones con rodamiento de bolas, con un mejor tiempo de respuesta y una bomba de aceite de régimen variable, con un aceite de baja viscosidad. Por último, Renault Trucks ha elegido un sistema de post-tratamiento optimizado y una nueva unidad de control del motor.

#### INTEGRACIÓN DE LA TECNOLOGÍA TURBO COMPOUND

Para la optimización del rendimiento de las gamas T y C, estos modelos pueden equiparse con el motor DE13 TC, dotado de la tecnología Turbo Compound, que permite un importante ahorro de combustible sin afectar a la maniobrabilidad ni a la velocidad comercial. Una turbina adicional, localizada después del turbocompresor, convierte la energía residual contenida en los gases de escape en energía mecánica y la transmite al cigüeñal en forma de par motor adicional. El Turbo Compound posibilita alcanzar niveles de par motor más elevados, a regímenes más bajos. En autopista, con el regulador de velocidad y en subida, puede mantenerse una velocidad constante sin necesidad de reducir la marcha.

#### UNA NUEVA CAJA DE VELOCIDADES CON UN CAMBIO DE MARCHAS MÁS RÁPIDO

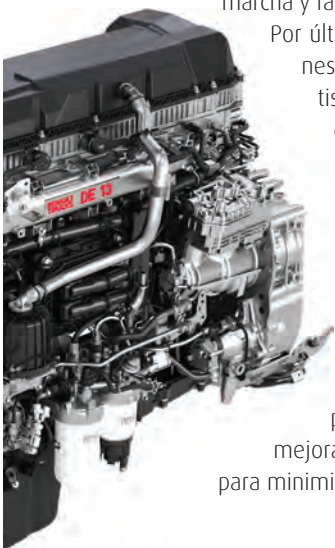
Los vehículos disponen de la nueva generación de caja de velocidades Optidriver que integra una nueva unidad de control, nuevo software de dirección y un nuevo actuador para el embrague, para que los cambios de marcha sean más suaves y rápidos.

#### SOFTWARE Y SERVICIOS AVANZADOS PARA LOGRAR UN CONTROL TOTAL DEL CONSUMO

Con el objetivo de conseguir nuevamente un mayor ahorro en el consumo, Renault Trucks ha decidido incorporar también la solución Smart Torque Control, que permite maximizar el tiempo en la zona con el mejor rendimiento del motor, sin penalizar la maniobrabilidad.

Renault Trucks sigue perfeccionando el control de velocidad predictivo Optivision, que utiliza la topografía de la carretera para optimizar el cambio de marcha y favorecer el ahorro de combustible.

Por último, el fabricante ofrece soluciones para acompañar a los transportistas en el seguimiento y mejora del consumo de combustible y de las emisiones de CO<sub>2</sub> de sus flotas. El software de gestión de flota Optifleet (módulo Check) permite realizar un seguimiento del consumo de combustible de cada camión y analizar el estilo de conducción de los conductores para determinar los elementos de mejora sobre los que se puede actuar para minimizar el consumo.



## RENAULT TRUCKS CELEBRA LA 2ª EDICIÓN DEL OFF ROAD CHALLENGE



Un total de 49 bomberos y militares de la UME, así como 16 vehículos forestales participaron en esta competición celebrada en el Circuito de Formación 4x4 Operativo de Extinción de Incendios Forestales de la Junta de Castilla y León. Tras enfrentarse a un total de 24 pruebas de diferentes dificultades al volante de vehículos como el Renault Trucks D 14 R4X4 FIRE & RESCUE CCF o el Renault Trucks K 430 R4X4 MEDIUM E6, el ganador de esta segunda edición del Off Road Challenge fue Alfonso Miguel Porras Cortijo del INFOEX. Le acompañaron en el podio Gerardo A. Rodríguez Chamorro, del Cuerpo de Bomberos Provinciales de Málaga, y Juan Alonso Aller, de las brigadas forestales de la Junta de Castilla y León. Un año más esta competición ha reunido a participantes de toda España.

#### UNA CUOTA DE MERCADO DEL 60-70% EN 2021

SERVICIOS DE EMERGENCIA, la publicación del grupo Editec dirigida a los bomberos y profesionales de las emergencias sanitarias, vivió en directo esta apasionante competición y tuvo la oportunidad de recoger las impresiones de Óscar Martirena, director comercial de Renault Trucks. "Esta competición nos sirve para impartir una formación a los bomberos. Son personas que salvan vidas y arriesgan la suya, y la formación para ellos debe ser muy constante. Siempre hay novedades del producto y mejoras de la seguridad que hay que dar a conocer, y optamos por hacerlo en este tipo de evento que tiene muy buena acogida por los bomberos", explicó. Renault Trucks es líder del mercado de vehículos forestales de bomberos en España y mantendrá su posición de privilegio al cierre de este ejercicio: "acabaremos con una cuota de mercado del 60-70%". Además, Martirena anunció que están previstas entregas muy importantes: "hay 20 vehículos en proceso de carrozado que serán entregados a la UME a principios de 2022".





# “NOS HEMOS GANADO LA CONFIANZA DEL MERCADO”

JOSÉ LUIS QUERO, DIRECTOR GENERAL FORD TRUCKS

**DESPUÉS DE UN PRIMER AÑO MARCADO POR LA PANDEMIA, LA MARCA HA SEGUIDO CONSOLIDANDO SU PRESENCIA EN NUESTRO PAÍS A LO LARGO DE 2021: LAS BUENAS EXPERIENCIAS DE LOS PRIMEROS CLIENTES Y LA POSIBILIDAD DE PROBAR LOS VEHÍCULOS HAN SIDO CLAVE**

**E**n líneas generales, ¿qué balance hace Ford Trucks España de este ejercicio de vuelta a la ‘normalidad’?

Desde Ford Trucks no percibimos la situación actual como una vuelta a la normalidad, sino un proceso hacia un contexto más bien desconocido. Objetivamente, esta etapa postpandemia está resultando incluso más convulsa para el sector del transporte que la propia pandemia: el precio del combustible y del AdBlue por las nubes, los problemas de suministro, la crisis global de materias primas, el posible pago por uso de peajes, los retos pendientes de la digitalización y electrificación del sector,... Nos esperan muchos cambios próxima-

mente y debemos estar preparados para la realidad que llega. Y, si bien es cierto que el mercado ha recuperado parte de su capacidad, debemos mantenernos atentos a todos estos elementos y ser flexibles. En cualquier caso, se percibe dinamismo en el sector y estamos seguros de que se superarán estos obstáculos coyunturales.

Después de dos años en España y con un número importante de camiones que ya han acumulado miles de kilómetros, ¿perciben que los transportistas españoles están superando esa desconfianza que genera una marca ‘desconocida’? ¿Veremos una destacada presencia de Ford Trucks en alguna gran flota próximamente?

Nuestro responsable de ventas, Luis Izquierdo, explica la evolución de la marca de una manera muy clara y directa. Hemos pasado del “Yo no quiero ser el primero” a “No me lo quiero perder”. Es normal que, en el inicio y más con la situación que vivimos, muchos profesionales tuvieran reticencias a optar por una marca nueva, pero, para Ford Trucks, la clave ha sido la prueba de producto. A medida que los interesados podían tener acceso a vehículos y los



---

**“EN FORD TRUCKS HEMOS SIDO CAPACES DE MINIMIZAR LOS EFECTOS ADVERSOS DE LA CRISIS DE SEMICONDUCTORES Y MATERIAS PRIMAS EN MAYOR MEDIDA QUE EL RESTO DE LAS MARCAS”**

---

clientes pioneros empezaron a compartir su experiencia con la marca, hemos ido ganándonos la confianza del mercado.

Con respecto a las llamadas grandes flotas, definidas por su volumen, en ningún momento estas fueron ajenas a Ford Trucks. Prueba de ello es que, en muchas de ellas, ya existe cierta presencia de nuestros modelos. En Ford Trucks no buscamos notoriedad por volumen, sino por calidad de producto y servicio. Y, desde ese punto de vista, las operaciones de verdadero “win-win” entre cliente y proveedor, aquellas que generan sinceras relaciones a largo plazo, son las que nos importan, sin que el volumen actual o potencial del cliente sea definitorio. Todos los clientes son top para nosotros.

**¿Qué acogida está teniendo el F-Max Blackline Edition? ¿Habrá más novedades en la familia Ford Trucks a corto/medio plazo?**

En Ford Trucks estamos muy satisfechos de la acogida que ha tenido el Blackline, tanto a nivel de ventas como por imagen. Con respecto a las novedades próximas, desde este septiembre hemos introducido los nuevos motores Euro VI E, cumpliendo anticipadamente con la hoja de ruta de la Unión Europea y, próximamente, lanzaremos el “Portal de carroceros” y un servicio de carrozados “llave en mano” para reducir los tiempos de entrega de esta tipología de vehículos.

**¿Qué nos puede contar sobre el Portal de Carroceros? ¿En qué medida esperan que ayude a impulsar las ventas de Rígidos?**

El portal de carroceros es una herramienta que agilizará mucho la gestión de los profesionales y optimizará nuestra capacidad de comercialización de los diferentes vehículos de la gama. Para nosotros es una satisfacción el éxito por encima de lo previsto de la gama Legacy y proyectos como el portal seguro que nos ayudan a seguir creciendo.



**Durante este año muchos fabricantes de vehículos industriales pesado han presentado sus propuestas ‘Eco’. ¿En qué línea está trabajando Ford Trucks? ¿Cuándo tienen previsto presentar algún modelo movido con alguna energía alternativa?**

En la actualidad, Ford Trucks centra sus proyectos de I+D principalmente en el desarrollo de alternativas eléctricas y de pila de hidrógeno, aunque mantiene sus esfuerzos de investigación también en otros ámbitos. En este sentido, Ford Trucks cuenta ya con un vehículo de propulsión eléctrica en funcionamiento real en pruebas, en una flota pública de 50 unidades en Estambul y esperamos anunciar novedades comerciales al respecto muy pronto.

**La garantía de 5 años sin límite de kilometraje se ha convertido en una de vuestras señas de identidad, ¿se mantendrá?**

Los 5 años de garantía total no son una medida comercial transitoria. Cuando nos planteamos este proyecto, lo hicimos pensando en la visión que tenemos de nuestra marca, que queda definida por nuestro claim: “Compartimos la carga”. Ford Trucks quiere estar del lado de los profesionales del transporte, ofreciendo respuesta a sus problemas e inquietudes y la garantía total de 5 años es un reflejo de eso, además de una demostración de nuestra total confianza en la calidad de los vehículos que comercializamos.

**¿Qué objetivos se ha fijado Ford Trucks para el próximo año en el mercado español?**

En 2020 lanzamos un lema alternativo de marca: “Nuestro objetivo: tu tranquilidad”; una promesa a todos los profesionales del transporte que nos mantendremos cercanos a ellos para ser sus mejores compañeros de ruta. En términos numéricos, esa promesa implica seguir con nuestro plan de expansión de la red hasta los 35 puntos, asegurar un suministro adecuado de vehículos nuevos y seguir optimizando la gama de producto para que cuenten con vehículos adaptados a sus necesidades concretas.

---

**“YA HEMOS INTRODUCIDO LOS NUEVOS MOTORES EURO VI E, CUMPLIENDO ANTICIPADAMENTE CON LA HOJA DE RUTA DE LA UNIÓN EUROPEA Y, PRÓXIMAMENTE, LANZAREMOS EL “PORTAL DE CARROCEROS” Y UN SERVICIO DE CARROZADOS “LLAVE EN MANO” PARA REDUCIR LOS TIEMPOS DE ENTREGA DE ESTA TIPOLOGÍA DE VEHÍCULOS”**

---





# LA NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES DAF YA ESTÁ EN ESPAÑA

SU PRODUCCIÓN EN SERIE ARRANCÓ HACE UNAS SEMANAS EN LA PLANTA DE EINDHOVEN (HOLANDA)

**COINCIDIENDO CON LA PRIMERA NEVADA DEL OTOÑO, MOLINERO LOGÍSTICA, DE PEDRO Y MOLINERO, Y LOGÍSTICA Y TRANSPORTES DE PEDRO LAS TRES PRIMERAS UNIDADES DAF DE LA NUEVA GENERACIÓN QUE SE ENTREGAN A UN CLIENTE EN ESPAÑA**

Se trata de tres unidades del modelo XF con los colores identificativos de las tres empresas, rojo, blanco y azul, equipadas con un motor MX 11 de 450CV, y la nueva cabina ampliada conforme a la nueva reglamentación europea de masas y dimensiones, que incorpora la kerb window y el asiento cinema (permiten visualizar la circulación de peatones/ciclistas en el lado derecho del vehículo), el City Turn assist, skylights, faros led, y la nueva cámara corner wiew. Además, la visibilidad se incrementa con el nuevo parabrisas curvo (+30%) y las ventanillas ampliadas (+15%).

En el interior, destaca el asiento del conductor de nuevo diseño, y un rediseñado volante con múltiples opciones de regulación para obtener la mejor posición en la conducción y la máxima reducción de la fatiga del conductor.

#### UN CLIENTE DE REFERENCIA

En el acto de entrega, estuvieron presentes Javier Jiménez y Patricio de Pedro, representado a las compañías de transporte, y Antonio Rasero, Director Comercial de DAF en España y Portugal. “Es un orgu-

llo que las primeras unidades entregadas en España vayan a manos de un cliente de referencia para la marca como es De Pedro y Molinero y las empresas que forman parte del grupo. Javier Jiménez y Patricio de Pedro son los mejores anfitriones que DAF podía tener para este lanzamiento”, indicó Rasero.

“Desde que se lanzó la New Generation DAF en junio de este año, tuvimos a De Pedro y Molinero como cliente de referencia para realizar el estreno de la nueva gama. Queríamos que fueran los primeros de los muchos clientes que vendrán en breve a disfrutar de los vehículos más eficientes, más aerodinámicos, con los mayores elementos de seguridad y confort del mercado”, explicó el Director Comercial de DAF en España y Portugal.



En el acto de entrega, estuvieron presentes Javier Jiménez y Patricio de Pedro, representado a las compañías de transporte, y Antonio Rasero, Director Comercial de DAF en España y Portugal.



# AMAZON INCORPORARÁ MÁS DE MIL CAMIONES IVECO S-WAY NP

LA MULTINACIONAL CONFÍA EN VEHÍCULOS PROPULSADOS CON GAS NATURAL

**LA FIRMA ITALIANA, PIONERA EN LA COMERCIALIZACIÓN Y FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS PROPULSADOS POR COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, HA ANUNCIADO UN IMPORTANTE AVANCE EN SU RELACIÓN COMERCIAL CON AMAZON**

**A**mazon ha realizado un pedido de 1.064 camiones IVECO S-WAY GNC (Gas Natural Comprimido) que serán operadas por sus socios en Europa. Están propulsados por los motores de gas natural FPT Industrial Cursor 13 y equipados con depósitos de GNC de 1.052 litros, los más grandes disponibles, que les permitirán alcanzar una autonomía de 620 km (aprox. 385 millas) entre repostajes. Ya se ha entregado el primer lote compuesto por 216 unidades, y en 2022 se suministrarán las 848 unidades restantes, que también contarán con IVECO Driver Pal, el pionero compañero vocal de a bordo de la marca con funciones de Amazon Alexa.

## UN CUARTO DE SIGLO CON GAS

"Hemos sido pioneros en la tecnología de propulsión a gas durante 25 años, desarrollando soluciones que permiten a los operadores hacer reducciones significativas en las emisiones ahora mismo", destaca Gerrit Marx, CEO de Iveco Group. Respecto a esta colaboración con un líder mundial como Amazon, apunta que es "un testimonio de la sólida capacidad de nuestros innovadores productos y de nuestro inquebrantable compromiso con el objetivo de la industria de descarbonizar el transporte para el año 2050".

Iveco Group seguirá desarrollando motores de combustión que funcionan con combustibles renovables, porque "son la única solución viable ya disponible a escala en el mercado para reducir las emisiones", asegura Marx.

## EL EQUIPO REPSOL HONDA DE MOTO GP CON IVECO



El equipo Repsol Honda de MotoGP, una temporada más, ha confiado en los vehículos IVECO para el traslado del material del equipo de carrera durante las citas europeas del Campeonato del Mundo de MotoGP. El periplo continental del Mundial de Motociclismo arrancó el 18 de abril en el GP de Portugal, en el Circuito Internacional del Algarve; y finalizó el pasado 14 de noviembre en Valencia, en el Circuito Ricardo Tormo. Estos vehículos han recorrido más 15.800 kilómetros entre trece grandes premios.

prueba



# EL 'CAMIÓN DEL AÑO' 2021 RESPONDE COMO UN CAMPEÓN

NOS SUBIMOS AL VOLVO FH 460 CV I-SAVE EQUIPADO CON TURBO COMPOUND



**DURANTE LOS ÚLTIMOS DOCE MESES HA OSTENTADO EL TÍTULO DE 'CAMIÓN DEL AÑO' 2021 Y PODEMOS DECIR QUE ESTA SEGUNDA GENERACIÓN DE LAS CADENAS CINEMÁTICAS DENOMINADAS I-SAVE CON EL NUEVO MOTOR TURBO COMPOUND CUMPLEN CON LO PROMETIDO: REDUCEN EL CONSUMO Y SIGUEN OFRECIENDO UNA RESPUESTA EXCEPCIONAL**

## **A FAVOR**

- Cadena cinemática
- Calidad de acabados

## **EN CONTRA**

- Leves ruidos aerodinámicos
- Palanca de cambio I-Shift

**C**on este tipo de tecnología Turbo Compound + I-Save, Volvo Trucks solo ofrece dos escalones de potencia: la que hemos probado (460 cv) y una segunda algo más potente que llega a los 500 cv. La mecánica que monta la unidad probada es un D13TC de 460 cv y seis cilindros en línea, que se diferencia principalmente con su homólogo D13K en el par motor que entrega. Este propulsor nos ofrece unas prestaciones muy superiores a mecánicas equivalentes de muchos de sus competidores. Los 2600 Nm de par que genera este motor superan en más de 300 Nm a otros motores con curvas similares de potencia. Este par lo entrega desde las 900 a las 1300 rpm lo que nos permite rodar con él a muy bajas vueltas de motor. Su potencia máxima la obtenemos a unos inusuales 1250 rpm y la estiramos hasta las 1600 rpm. En este motor con Turbo Compound conviven la potencia máxima y el par durante un gran número de vueltas. Con estas prestaciones este motor D13TC lleva en su ADN ser un gran rodador y se codea de tú a tú con escalones de potencia de 500 cv e incluso los supera.

Para obtener este incremento de par motor, el fabricante sueco monta en estos motores su sistema turbo compound, que recupera la energía restante que sale por el turbo compresor y la hace pasar nuevamente por la unidad turbo compound. Esta a su vez va conectada al volante motor mediante una cascada de engranajes.

Además, la última actualización interna del motor también pone de su parte para este éxito. No podemos olvidarnos del sistema que gestiona toda esta mecánica. El nuevo software que equipa los modelos I-Save adquieren una gran importancia y como hemos observado es imprescindible para obtener este buen resultado.

La caja de cambios automatizada es un modelo I-Shift AT2612, y su software de gestión es específico para el transporte de larga distancia. Incluye una mejora en el modo de conducción económico. La relación final de la caja de cambios I-Shift es de 1:1 y la primera es de 14,94:1.

## ESTE MOTOR D13TC SE CODEA DE TÚ A TÚ CON ESCALONES DE POTENCIA DE 500 CV E INCLUSO LOS SUPERA

El eje trasero que monta este FH es un modelo RSS1244, que ahora es más ligero y como resultado ha mejorado su eficiencia. La ratio de este eje es de 2,31 que actualmente es el segundo más alto que ofrece Volvo Trucks en esta gama. Nosotros hemos rodado como en otras ocasiones a 85 Km/h y nuestro motor D13TC ha necesitado de 1059 rpm para mantener esta velocidad. Para rodar a una velocidad de cruce de 90 Km/h, tenemos que mantener a nuestro motor a un ritmo de 1121 rpm. Como hemos comentado anteriormente, este motor D13TC necesita de pocas vueltas para mantener un ritmo alto. El mando para activar la caja I-Shift no cambia de lugar, el fabricante sueco sigue manteniéndola a la derecha del asiento de conductor. Eso sí, la posición se retrasa un poco para facilitar el tránsito dentro de la cabina y su rediseño lo hace más ergonómico. Esta mecánica Turbo Compound de Volvo Trucks sigue manteniendo la válvula EGR que hace recircular los gases de escape. Con este sistema el consumo del aditivo se acerca al litro y medio a los cien, dato muy inferior a las mecánicas que carecen de él. Esto es algo a tener en cuenta en la suma final ya que el precio del AdBlue no deja de incrementarse.



1. El puesto del conductor cómodo y confortable está a la altura de un camión con categoría premium.
2. El nuevo cuadro de instrumentos es totalmente digital. Una pantalla de 12" nos ofrece todos los datos en alta definición.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
455	78,79	128,38	28,22

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

- Modelo: ..... D13K 460, Turbo Compound, EURO 6
- Nº cilindros: ..... 6 cilindros en línea
- Cilindrada: ..... 12.800 cc
- Diámetro/Carrera: ..... 131/158 mm
- Rel. Compresión: ..... 18 a 1.
- Potencia máxima: ..... 460 cv/345 kW de 1250 a 1600 rpm
- Par máximo: ..... 2600 Nm de 900 a 1300 rpm
- Potencia freno motor: ..... VEB+ de 380 kW a 2300 rpm

### TRANSMISIÓN

- Embrague: ..... Embrague monodisco de 430 mm de diámetro
- Accionamiento embrague: ..... Pilotado
- Caja de cambios: ..... I-Shift AT2612F con selector integrado en el asiento
- Nº de velocidades: ..... 12
- Puente trasero: ..... Modelo RSS1244B de simple reducción
- Relación de grupo: ..... 2,31

### SUSPENSIONES

- Delantera: ..... Ballesta parabólica de 1 hojas
- Trasera: ..... Neumática de 4 fuelles con regulación electrónica

### FRENOS

- Delanteros: ..... Frenos de disco ventilados
- Traseros: ..... Frenos de disco ventilados
- Accionamiento: ..... Neumático con EBS

### DIRECCIÓN

- Tipo: ..... Volvo Dynamic

### RUEDAS

- Llantas: ..... Alcoa 9 x 22,5
- Neumáticos delanteros: ..... 385/55 R 22,5 Continental EfficientPro S
- Neumáticos traseros: ..... 315/70 R 22.5 Continental EfficientPro D

### DEPÓSITOS

- Combustible: ..... Aluminio con capacidad de 405 litros
- AdBlue: ..... Plástico con capacidad de 64 litros

### PESOS

- M.M.A. conjunto: ..... 40 t

prueba

**GRAN CABINA PREMIUM**

A todos nos gusta que nuestro puesto de trabajo sea moderno y confortable. Para un transportista de larga distancia, el puesto de trabajo además es un lugar de descanso. De ahí la importancia de disponer de un diseño interior que mire por las necesidades del conductor. En este nuevo FH el entorno de trabajo se ha rediseñado y modernizado.

Los cambios en el salpicadero no son muy apreciables en una primera vista. Las botoneras mantienen su misma ubicación, pero ahora se encuentran todos más agrupadas. Lo que sí se ha rediseñado totalmente es el cuadro de relojes que en este nuevo restyling pasa a ser totalmente digital. Una pantalla de 12 pulgadas en alta definición es ahora la encargada de ofrecernos todos los datos del estado de nuestro camión. A la derecha del puesto de conducción también tenemos la opción de instalar una pantalla de 9 pulgadas que se reserva para las funciones de infoentretenimiento y para visualizar el sistema de cámaras, si hemos optado por instalarlo. Esta nueva opción nos permite supervisar hasta ocho cámaras de las cuales cuatro de ellas pueden ser vistas simultáneamente.

El volante multifunción mantiene su estética marca de la casa con cuatro radios horizontales. Lo que sí ha cambiado es la distribución de las distintas funciones que se pueden realizar desde él.

Las medidas interiores son óptimas para el fin al que se le va a destinar este camión. La altura máxima disponible en su interior es de 2050 mm. A este hay que descontarle 90 mm si lo medimos desde el túnel de motor. En la zona dormitorio, la especificación de la unidad probada está enfocada a un solo tripulante, por lo que solo dispone de una única litera de 815 mm. El largo utilizable es de 2000 mm y el somier nos da la posibilidad de inclinarse para favorecer nuestro descanso. Bajo la litera todo el espacio está optimizado al máximo, con bandejas conformadas sobre las zonas laterales. La zona central esta compartida en esta ocasión por la

**EL NUEVO SOFTWARE DE LOS  
MODELOS I-SAVE ADQUIERE UNA  
GRAN IMPORTANCIA Y ES CLAVE  
PARA OBTENER UN CONSUMO  
TAN AJUSTADO**

**CONSUMOS**

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte - San Rafael A-6, AP-6	45	21,3	47,3	36:05	74,83
San Rafael - Adanero AP-6	50	9,1	18,2	37:27	80,11

Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero N-601/CL-600	80	13,5	16,88	1:00:47	78,97
Tudela de Duero - Aranda del Duero N-122	80	22,6	28,25	1:04:22	74,57

Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero - Somosierra A-1	60	30,6	51	48:39	74,00
Somosierra - San Agustín de Guadalix A-1	57	11,3	19,82	41:03	83,31
San Agustín de Guadalix - Boadilla del Monte A-1/M-50	83	20,05	24,16	58:06	85,71

Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	95	30,4	32	1:13:32	77,52
Tramo 2	160	36,1	22,56	2:05:09	76,71
Tramo 3	200	61,95	30,98	2:27:48	81,19
<b>Total</b>	<b>455</b>	<b>128,38</b>	<b>28,22</b>	<b>5:46:29</b>	<b>78,79</b>

Km inicio: 18.049 - Km final: 18.510

Litros gasoil: 134,68  
Litros Adblue: 6,8

Climatología Inicio: 20° - Mitad: 16° - Final: 29°



- Tres escalones bien compensados nos dan la entrada a esta cabina FH Globetrotter. La nueva extensión de la puerta mejora la aerodinámica.
- El compacto motor de 13 litros TC genera 460 cv y la friolera cifra de 2600 Nm de par.

## EXTERIORMENTE VOLVO TRUCKS HA REALIZADO MODIFICACIONES QUE VISUALMENTE PASAN DESAPERCIBIDAS, PERO QUE CONSIGUEN MEJORAR LA AERODINÁMICA DE LA CABINA

nevera y una cafetera. Las calidades de los materiales y los acabados no decepcionan, se aprecia que nos encontramos dentro de un camión de los que se consideran Premium.

Exteriormente Volvo Trucks ha realizado mejoras que visualmente pasan desapercibidas y están del todo enfocadas a potenciar la aerodinámica de estas cabinas FH. Entre estas mejoras cabe destacar la extensión de la puerta. Ahora se prolonga hasta casi ocultar el primer peldaño que hasta la fecha era visible. Otro trabajo que no es apreciable es el de tapar todos los huecos que existen entre las distintas piezas que componen la cabina mediante sellos de goma. Estos tienen como función evitar que se puedan crear resistencias que perjudiquen la aerodinámica. Como vemos Volvo Trucks cuida hasta el último detalle de estos nuevos FH I-Save.



5



6

- Una parte muy importante del éxito de los FH I-Save es el sistema Turbo Compound. Este es capaz de generar un par motor muy superior al resto de competidores.
- Volvo Trucks fue el primero en instalar la dirección dinámica en sus camiones. A día de hoy, sigue siendo una de las más completas.



7



8

- Una de las novedades es la pantalla de 9" que nos da servicios de infoentretenimiento y nos permite visualizar las distintas cámaras.
- Bajo la litera todo está bien rematado. Bandejas conformadas sirven de portaobjetos y de tapa de los arcones exteriores.

## UN GRAN CAMPEÓN

Un jurado compuesto por más de un centenar de directivos de empresas del sector del transporte de mercancías le otorgó el premio 'Camión del Año 2021 en España' el pasado mes de enero y su respuesta en nuestro circuito de pruebas pone de manifiesto que se trata de un vehículo merecedor de esta distinción. Ha ofrecido una respuesta perfecta en todo momento. Las mejoras introducidas por Volvo Trucks y especialmente los nuevos motores turbo Compound, le permiten conseguir unos buenos registros de consumo de combustible (28,2 l/100km). Además, hay que destacar que su gasto de AdBlue es muy reducido.



**MANUEL RUJAS**  
JEFE DE PRUEBAS  
DE VEHÍCULOS PESADOS

prueba



# EL COMPLEMENTO PERFECTO PARA MEGACAMIONES Y DUOTRIALERS

PROBAMOS UN SCANIA R V8 DE 590 CV CON LA NUEVA CAJA OPTICRUISE

LLEVAR UN MOTOR V8 BAJO LA CABINA SE HA CONVERTIDO HOY EN DÍA EN ALGO EXCEPCIONAL. CASI TODOS LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES OPTAN POR EQUIPAR SUS CAMIONES CON MOTORES DE SEIS CILINDROS EN LÍNEA, PERO SCANIA SIGUE APOSTANDO POR ESTAS MÍTICAS MOTORIZACIONES

## A FAVOR

- Prestaciones motor V8
- Nueva Caja de cambios Opticruise

## EN CONTRA

- Escalón túnel de motor
- Litera de la cabina

**Y**a poco queda del legendario motor V8 de 14 litros y 350 cv que Scania presentó en 1969 y con el que se coronó como el camión más potente del momento. Esta fue la semilla que dio vida a esta longeva familia de motores. Las mejoras acometidas por la marca sueca han sido constantes y hoy en día es un referente en cuanto a sus prestaciones: el fabricante sueco comercializa la mecánica más potente con su buque insignia de 770 cv. Además, estos motores son muy valorados en aplicaciones en los que es necesaria mayor potencia y par (megacamiones, duotrailers, transportes especiales...), pero sin dejar de lado un consumo de combustible ajustado. Esto último queda confirmado en el test que hemos realizado en nuestra ruta a este motor V8.

### AFINADO

Las mejoras que ha experimentado esta nueva generación de motores DC16 pasan por equipar una nueva bomba de combustible de alta presión. La relación de compresión también ha experimentado un fuerte incremento, pasando de

los 17,4: 1 a los 22: 1 actuales, y se ha mejorado la fricción interna del motor. Estas novedades, unidas a nuevos hardware y software, mejoran notablemente el buen rendimiento de este motor de 16,4 litros. Los datos técnicos que nos ofrece este motor DC16 son excelentes. Su potencia máxima es de 590 CV, que la entrega a 1900 rpm, aunque los tenemos casi en su totalidad a las 1350 rpm. En cuanto al par, este motor V8 solo necesita 925 rpm para obtener sus 3050 Nm de par, que los estira hasta las 1350 rpm.

### NUEVA CAJA AUTOMATIZADA G33CM

A este V8 le acompaña la nueva caja de cambios de 14 velocidades G33CM. Esta caja automatizada es el último desarrollo de la marca sueca. Ahora es más compacta y ligera porque se ha prescindido de los



## SCANIA HA INTRODUCIDO NOVEDADES EN ESTA GENERACIÓN DE MOTORES DC16 QUE CONSIGUEN MEJORAR NOTABLEMENTE SU RENDIMIENTO

anillos de los sincronizadores. Su peso se ha reducido en 60 kilos y Scania nos promete, como mínimo, un ahorro de combustible de un 1% (y los datos de nuestra prueba dan fe de ello).

Otro aspecto que nos ha sorprendido gratamente es la rapidez y precisión con la que cambia gracias a sus tres frenos eje. En muchas ocasiones nos es difícil distinguir si ha realizado un cambio y tenemos que fijarnos en el cuadro de instrumentos para asegurarnos.



1. Estos motores V8 de Scania se acoplan perfectamente a las dimensiones existentes.
2. Este propulsor de 3050 Nm y 590 cv, está equipado con un turbocompresor de geometría fija.
3. La dirección monta el sistema de ayuda eléctrica EAS.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
455	80,89	133,39	29,31

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

- Modelo: ..... Scania DC16 121 590 cv
- N° cilindros: ..... 8 en V a 90°
- Cilindrada: ..... 16400 cc
- Diámetro/Carrera: ..... 130/154 mm
- Rel. Compresión: ..... 22:1
- Potencia máxima: ..... 590 cv / 434 kW a 1900 rpm
- Par máximo: ..... 3050 Nm de 925 a 1350 rpm

### TRANSMISIÓN

- Embrague: ..... Embrague monodisco
- Accionamiento: ..... Hidráulico automatizado
- Caja de cambios: ..... Scania G33CM
- N° de velocidades: ..... 14+8
- Grupo trasero: ..... Scania R780 con reducción simple
- Relación de grupo: ..... 2,59 a 1

### SUSPENSIONES

- Delantera: ..... Ballestas de 2 hojas para 8000 kg
- Trasera: ..... Neumática de 4 fuelles para 11500 kg

### FRENOS

- Delanteros: ..... Frenos de disco ventilados
- Traseros: ..... Frenos de disco ventilados
- Potencia freno motor: ..... 300 kW a 2400 rpm
- Freno auxiliar: ..... Scania Retarder desembragable R4700D de 4700 Nm

### DIRECCIÓN

- Tipo: ..... Recirculación de bolas  
..... asistida hidráulicamente

### RUEDAS

- Llantas: ..... Aluminio de 9 x 22,5
- Neumáticos delanteros: ..... Michelin X Line 315/70 R 22.5
- Neumáticos traseros: ..... Michelin X Line 315/70 R 22.5

### DEPÓSITOS

- Combustible: ..... Aluminio con capacidad de 400 litros
- AdBlue: ..... Plástico con capacidad de 47 litros

### PESOS

- M.M.A. conjunto: ..... 40 t
- Tara tractora: ..... 7580 kg



4. La única litera tiene unas dimensiones de 2175 mm de largo por 1000 mm de ancho en su zona central.

## CONSUMOS

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte (ES La Atalaya) -					
San Rafael A-6, AP-6	45	22	48,89	34:04	79,26
San Rafael -					
Adanero AP-6	50	9,05	18,1	36:19	82,61
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero					
N-601/CL-600	80	14,68	18,35	1:01:21	78,24
Tudela de Duero -					
Aranda del Duero N-122	80	23,97	29,96	1:04:50	74,04
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero -					
Somosierra A-1	60	30,79	51,32	43:43	82,35
Somosierra - San Agustín					
de Guadalix A-1	57	11,09	19,46	41:03	88,07
San Agustín de Guadalix - Boadilla					
del Monte (ES La Atalaya)	83	19,48	23,47	58:06	85,30
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	95	31,05	32,68	1:10:23	80,99
Tramo 2	160	38,65	24,16	2:06:11	76,08
Tramo 3	200	61,36	30,98	2:20:56	85,15
<b>Total</b>	<b>455</b>	<b>133,39</b>	<b>29,31</b>	<b>5:37:30</b>	<b>80,89</b>

Km inicio: 52.772 - Km final: 53.233

Litros gasoil: 136,42  
Litros Adblue: 13,6

Climatología Inicio: 17° - Mitad: 22° - Final: 25°

Se neutraliza la zona del tunel de la M-50 al paso por Boadilla del Monte por alta densidad de tráfico.

De las 14 velocidades de las que disponemos, la primera es una supercorta y la 14 una superdirecta. Como vemos es una caja de cambios que da juego para un sinfín de aplicaciones diferentes. Trabajando junto a este motor V8 conforma una de las cadenas cinemáticas más polivalentes del mercado de vehículos industriales. La relación total de marchas de esta nueva caja es de 26,81. Con la más corta podemos mover grandes cargas ya que su relación es de 20,81. En el otro extremo tenemos la relación más larga, que con 0,78 consigue que nuestro motor ruede por debajo de las 1000 rpm en cuanto la ruta se lo permite. La estrategia de esta caja de cambios es utilizar la marcha directa 1:1 el máximo tiempo posible porque ocasiona menores pérdidas.

El eje trasero es un modelo Scania R780 de reducción simple. La relación que monta en esta ocasión es de 2,59. Durante nuestra prueba hemos rodado a 85 km/h y cuando la ruta ha permitido acoplar la superdirecta, nuestro cuentavueeltas se ha mantenido a 922 rpm. A estas revoluciones este motor V8 ya está generando los 3050 Nm. Con la 12ª velocidad engranada, hemos necesitado de 1186 rpm. Toda esta gestión en la que participa el motor, la caja de cambios y la ruta, está cada día más desarrollada por el fabricante de camiones con sede en Sordertalje. Scania fue uno de los pioneros fabricante en incorporar controles de cruceo predictivos con su sistema Opticruise y eso se nota. La gestión de la caja de cambios con relación a la ruta es impecable. En algunos puntos del recorrido podemos pensar que es conveniente adelantarnos a la estrategia del CCP para reducir una marcha y mantener más ritmo, pero no debemos hacerlo: el camión mantiene marchas largas y optimiza al máximo el consumo de combustible. Esta nueva generación de motores V8 utiliza un sistema de doble dosificación de AdBlue para cumplir la norma Euro 6, que ha mejorado notablemente el postratamiento de los gases de escape. Hay que recordar que estas mecánicas de Scania dejaron atrás el sistema de recirculación de gases para confiar este trabajo al sistema de postratamientos de gases. Una ayuda que no podemos dejar pasar por alto y que va siendo ya habitual en los camiones de la marca sueca es la dirección asistida eléctricamente



5. Los armarios traseros tienen un volumen total de 300 litros. A lo que hay que sumar los 225 litros de los delanteros.

## CABEZA Y CORAZÓN

El fabricante sueco se mantiene en su línea y sigue ofreciendo consumos muy ajustados incluso en camiones equipados con motores de estas características (16,4 litros). Sus 590 CV no impiden que se sitúe por debajo de la frontera de los 30 l./100km. Además, su mayor reserva de par y potencia, le convierten en un vehículo capaz de ofrecer una respuesta solvente a múltiples aplicaciones.

A la hora de adquirir un camión nos podemos dejar llevar por la cabeza o por el corazón, pero en este caso es muy probable que ambos nos condujesen hacia un Scania V8.

y denominada comercialmente EAS. Como hemos comprobado, este sistema incrementa la seguridad y ayuda ante un despiste del conductor a seguir la trayectoria de la vía.

### CABINA OPTIMA

En esta ocasión el potente motor V8 está acompañado de una cabina R modelo CR20H Highline, que, a diferencia de la S, tiene un túnel motor de 155 mm. Aun así, esta cabina R sigue manteniendo la amplitud y confort necesario para ser una de las más equilibradas para el transporte de larga distancia. Las medidas interiores son lo suficientemente generosas como para disfrutar del espacio necesario en este tipo de transporte. La altura máxima disponible es de 1915 mm sobre el túnel de motor. Esto nos permite la movilidad de pie en todo su interior. La única litera disponible en la unidad de prueba es de 2175 mm de larga por 1000 mm en la parte central y algo más estrecha detrás de los asientos. Debajo de ella encontramos un gran espacio de almacenamiento bien optimizado y con bandejas a ambos lados. En la parte central se reparten el espacio una nevera de 37 litros y un cajón extraíble de 81 litros. Al disponer de una sola litera, en la parte superior monta un armario de tres puertas y de 300 litros de volumen de almacenamiento. A estos se le unen otros 235 litros de los armarios disponibles en la parte delantera. Los acabados en esta serie V8 son de calidad Premium. Una vez acomodado en el puesto del con-

**A ESTE MOTOR V8 LE ACOMPAÑA LA NUEVA CAJA DE CAMBIOS DE 14 VELOCIDADES G33CM. ESTA CAJA AUTOMATIZADA ES EL ÚLTIMO DESARROLLO DE LA MARCA SUECA**



6



7



8

6. La nueva caja de cambios Opticruise G33CM mantiene para su activación el mando Opticruise.
7. El puesto de conducción deja patente que estamos en un camión premium.
8. La serie V8 monta un volante de cuero ergonómico en forma de D.

ductor, infinidad de detalles lo confirman. A primera vista nos topamos con el volante en cuero negro y costuras en rojo. La forma de este es en D y en el centro tiene el emblema de la marca en fondo negro. Tanto el asiento del conductor como el del pasajero son de piel de alta calidad y ambos son reclinables. El emblema V8 está presente en todas partes: salpicadero, asientos, guarnecido de las puertas etc. Exteriormente pasa un poco como en el interior. El fabricante sueco identifica estas unidades con su distintivo V8 bien visible sabiendo que son camiones únicos es su especie.



**MANUEL RUJAS**  
JEFE DE PRUEBAS  
DE VEHÍCULOS PESADOS



# LECITRAILER MOSTRÓ SUS NOVEDADES EN SOLUTRANS

**BAJO EL LEMA “MÁS KILÓMETROS CONTIGO”, EL FABRICANTE ARAGONÉS HA ESTADO PRESENTE EN LA ÚLTIMA EDICIÓN DE LA FERIA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS MÁS IMPORTANTE DE LAS CELEBRADAS ESTE AÑO EN EUROPA**

Los responsables de Lecitrailer hacen una valoración muy positiva del su paso por este encuentro, tanto por el elevado número de visitantes que han acudido a su stand, que recordaba a ediciones de Solutrans anteriores a la pandemia, como por la cifra de negocio generada.

#### PARA TODAS LAS NECESIDADES

Lecitrailer presentó en su stand de más de 450 m2 una selección de vehículos que cubría varias categorías de producto: transporte refrigerado, transporte de paquetería, transporte de maquinaria y transporte de contenedores. Además, se habilitó una zona con hologramas 3D con una selección de las 4.000 piezas de recambio con que cuenta Lecitrailer en sus bases de servicio postventa y una exposición de paneles y furgones de Ega Lecitrailer.

**Frigorífico Evolution Distribution.** Se trata de una versión del frigorífico Evolution diseñada para el mercado francés, en el que no se realiza transporte internacional ni grandes distancias, sino que los semirremolques frigoríficos van varias veces al día a los muelles de carga de los almacenes y distribuidores, por lo que el

marco y la trasera del frigo Evolution Distribution se ha reforzado todavía más, incrementando aún más su resistencia a los impactos continuados.

**Camión carrozado Lecitrailer.** La gama de Lecitrailer se amplía con los camiones carrozados, tanto en lonas como en furgones. Todo el know-how de Lecitrailer en carrocerías aplicado a los rígidos.

También se expuso la nueva **góndola de 45 Toneladas** que destaca por su robustez y por el equipamiento de serie y los opcionales de que dispone que le permite adaptarse a todo tipo de transportes especiales.

Completaba la exposición de vehículos en el stand un portacontenedor con extensión neumática que permite configurar hasta 8 combinaciones de transporte de contenedores. A nivel de comunicación destacaron los medios audiovisuales, con un videowall de grandes dimensiones, una pantalla circular de 4 metros de diámetro, los hologramas 3D de recambios Lecitrailer y un visual de 12 metros con las ventajas de la instalación de KTL de Lecitrailer.





# KÄSSBOHRER: MÚLTIPLES SOLUCIONES PARA LOS TRANSPORTISTAS

SUS SEMIRREMOLQUES ESTUVIERON PRESENTES EN SOLUTRANS

TRAS UN PRIMER ENCUENTRO CON CLIENTES EN NUFAM 2021, EL FABRICANTE DE SEMIRREMOLQUES ESTUVO PRESENTE EN LA FERIA CELEBRADA EN LYON



**K**ässbohrer mostró varios modelos de su amplia gama de productos: el silo no basculante K.SSL 38, la plataforma baja extensible de servicio pesado con 3 ejes K.SPA M 3, la caja para carga seca K.SBT de 2 ejes City Trailer y la cama baja extensible con 3 ejes K.SLA 3.

El silo no basculante K.SSL 38 destaca por reducida tara (4.475 kg). "Gracias a su diseño estable con un centro de gravedad y una distribución de la carga bajos, el K.SSL es la solución perfecta para el transporte más eficiente, especialmente para los transportes por carretera del sector de la construcción", explican desde la marca. La durabilidad del vehículo también se ha comprobado bajo diversas condiciones de la carretera a lo largo de 1.000.000 kilómetros.

Otro de los vehículos que se expuso en Lyon fue la plataforma baja extensible K.SPA M 3 y la cama baja extensible de 3 ejes K.SLA 3. Ambas forman parte de la completa gama de camas bajas de hasta 100 toneladas que cuenta con un total de 35 productos.

En Solutrans 2021 también fue posible conocer más a fondo el vehículo de madera contrachapada para carga seca, K.SBT, que permite operar con eficiencia durante el transporte de mercancías sensibles. La robusta serie de furgones atrajo la atención de los visitantes con sus paredes de madera contrachapada lisa de 20 mm de grosor, el suelo igualmente de madera

contrachapada revestida de resina fenólica con capacidad para 7,2 toneladas de serie, su estructura superior certificada según la norma EN 12642 Código XL y su panel frontal de acero revestido con KT.

## SERVICIO POSVENTA DE KÄSSBOHRER

Entre las novedades acerca del servicio posventa de Kässbohrer que se han compartido en Solutrans, se incluye la constante expansión de su red de servicios. En los últimos cuatro años ha llegado a Francia, Italia y España. Los servicios que se ofrecen incluyen: reparación de ejes, sistema de frenos y chasis; y también ofrecen soluciones para incidencias en Lonas, Frigoríficos, Furgones, Cisternas, Silos, Plataformas Bajas, y Volquetes.

producto



# MERCEDES-BENZ: TRANSPORTE CON ESTRELLA

SU FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES SE COMPLETA CON LAS VERSIONES 100% ELÉCTRICAS

**LA DIVISIÓN DE FURGONETAS DEL FABRICANTE ALEMÁN PONE A DISPOSICIÓN DE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS UNA AMPLIA OFERTA DE VEHÍCULOS COMERCIALES QUE DAN RESPUESTA A CUALQUIER NECESIDAD**

**R**ecientemente, la firma alemana ha presentado la nueva Citan. La pequeña de la familia, que ya se está comercializando en el mercado español, llega cargada de novedades. Su diseño exterior deja clara su pertenencia a la familia alemana. En la parte frontal destacan sus faros planos y la parrilla del radiador con las tres lamas dobles y la estrella en el centro.

Mercedes-Benz Citan está disponible como Furgón y como Tourer. Más adelante, se introducirán otras versiones con batalla larga y la Mixta. El modelo destinado a los profesionales del transporte puede contar con dos puertas correderas en los laterales, y la amplitud de su portón trasero facilita el acceso al espacio destinado a la carga.

La gama de motores de la nueva Citan está formada por tres propulsores diésel (75, 95 y 116 CV) y dos de gasolina (102 y 131 CV). Además del cambio manual de seis marchas, para los motores de gasolina y diésel más potentes, se ofrece

también un cambio de doble embrague de siete velocidades (DCT).

La seguridad es una de las señas de identidad de Mercedes-Benz y así queda patente en esta nueva Citan: dispone de hasta siete airbags de serie y un completo equipamiento con modernos sistemas de asistencia a la conducción: servofreno de emergencia, asistente de atención, asistente para viento lateral y sistema de llamada de emergencia, entre otros.

Al igual que su hermana mayor, la Sprinter, esta furgoneta dispone opcionalmente del sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) de manejo intuitivo y con capacidad de aprendizaje. Además, la Citan ya viene preparada de fábrica para el uso de numerosos servicios digitales de Mercedes me connect.

## MERCEDES-BENZ VITO

Para aquellas aplicaciones que requieren más capacidad de carga, la Vito de Mercedes-Benz es una excelente alternativa. Se fabrica en la factoría del grupo Daimler en Vitoria desde hace más de 25 años y los más de dos millones de unidades producidas la han convertido en un referente en su segmento.



Este modelo, que está disponible en tres longitudes (compacta -4895 mm-, larga -5140 mm- y extra-larga -5370 mm-), ofrece hasta 6,6 m<sup>3</sup> del espacio de carga y su MMA alcanza los 3.200 Kg.

Para los profesionales que optan por la versión diésel, Mercedes-Benz ofrece cuatro motorizaciones (102, 136, 163 o 190 CV) y la posibilidad de optar por cambio automático o manual.



#### MERCEDES-BENZ SPRINTER

La gama de vehículos comerciales destinados al transporte de mercancía se cierra con la Sprinter. Está disponible en tres alturas y versiones desde 3,5 hasta 5,5 toneladas. Su capacidad de carga puede alcanzar los 17 metros cúbicos.

Además, en esta tercera generación de Sprinter, Mercedes-Benz comenzó a comercializar una variante con tracción delantera, una alternativa que sigue ganando peso en el mercado español de más de 3,5 toneladas.

En cuanto a las motorizaciones, en lo más alto se sitúa el propulsor de 3.0 litros diésel de seis cilindros, con una potencia de 190 CV. Además, está disponible el motor de 2.1 litros con potencias de 114, 150 y 170 CV. Los profesionales pueden optar por diversas transmisiones: manual de seis marchas y automática de nueve (9G-TRONIC) para la versión de tracción delantera. Se mantiene el conocido cambio automático 7G-Tronic Plus para el resto.

Sprinter fue el primer vehículo comercial de la firma alemana con el sistema multimedia MBUX Mercedes me Connect, y dispone de un amplio abanico de alternativas que garantizan la seguridad al volante: control de crucero adaptativo Distronic, Active Lane Keep Assist, o el detector de ángulo muerto Blind Spot Assist, entre otros.

**SPRINTER, VITO Y CITAN SE HAN CONSOLIDADO COMO REFERENTES EN EL ÁMBITO DE LA DISTRIBUCIÓN. SUS VERSIONES 100% ELÉCTRICAS ABREN UN NUEVO MUNDO DE POSIBILIDADES**

## LIDERANDO LA ELECTROMOVILIDAD

El auge imparable del comercio electrónico y el incremento de las restricciones a la circulación en los grandes núcleos urbanos están otorgado un gran protagonismo a los vehículos comerciales eléctricos. Desde finales de la pasada década, Mercedes-Benz pone a disposición de los profesionales del transporte alternativas 100% eléctricas.

eSprinter está propulsada por un motor eléctrico de máx. 85 kW (116 CV), ofrece una autonomía de hasta 156 kilómetros (WLTP) y puede transportar casi una tonelada de mercancía en su espacio de carga con 11 m<sup>3</sup> de volumen. En una estación de carga rápida, sus baterías se pueden recargar del 10 al 80% en poco más de 20 minutos.



eVito cuenta con un motor eléctrico de tres fases y seis polos de inducción asíncrono, con una potencia de 85 kW (116 CV). Con una capacidad de batería instalada de 41 kWh (35 kWh disponibles), su autonomía es de 150 km. La eVito furgón está disponible con dos distancias entre ejes diferentes. El modelo básico, con una longitud de 5.140 mm, puede transportar 1.016 kilos en sus 6 m<sup>3</sup> de volumen. Ambos modelos han dejado patente su versatilidad. Ya hemos podido ver en España la versión ambulancia de eSprinter o la eVito carrozada para realizar transporte refrigerado.



La familia eléctrica se completará en la segunda mitad de 2022 con la eCitan. Se prevé que su autonomía sea de unos 285 kilómetros y mantendrá la misma capacidad de carga que la versión con motor de combustión.



producto



# VOLKSWAGEN AMPLÍA SU FAMILIA DE VEHÍCULOS CARROZADOS 'LLAVE EN MANO'

SU GAMA 'COMMERCE' CRECE CON LA LLEGADA DE LAS NUEVAS SOLUCIONES ESTANDARIZADAS

**VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES LLEVA AÑOS TRABAJANDO PARA OFRECER LA MEJOR Y MÁS AMPLIA GAMA DE VEHÍCULOS ESPECIALIZADOS QUE CUBRAN TODAS LAS NECESIDADES DE LOS CLIENTES**

**S**e ha desarrollado un nuevo modelo de negocio con un concepto 'llave en mano' -de la fábrica a la red de concesionarios- que ofrece muchas ventajas para la marca, la concesión y el cliente. Las Soluciones Estandarizadas son productos certificados por la marca que se integran en la oferta comercial, reduciendo así los plazos de entrega al reducir los procesos de transporte, carrozado y homologación; simplificando el proceso de compra para el cliente final (modelos integrados en los sistemas de la marca con toda la información requerida del vehículo y el carrozado); optimizando la oferta (vehículos estandarizados configurados para cubrir la mayoría de las necesidades del cliente); y mejorando el proceso de compra de este tipo de vehículos transformados con la emisión de una sola factura, pudiendo, incluso, financiar el vehículo en su totalidad. "Estamos estandarizando nuestra oferta de carrozados para cubrir al máximo la demanda. Nuestro objetivo es ofrecer las variantes y las soluciones más demandadas por el mercado como si de un producto de fábrica se tratara", explica Álex García, director de Marketing de Volkswagen Vehículos Comerciales.

## UN PROCESO MUY ÁGIL

Volkswagen Vehículos Comerciales ha creado un microsite donde se incluye toda la información y se pueden configurar todas las soluciones estandarizadas de la marca.

Los clientes pueden realizar la adquisición de cualquier punto de la red y recibirán su vehículo carrozado con una única factura y certificación 100% de Volkswagen. Además, en el proceso interviene un solo carrocerero, quien aporta el valor añadido con un producto y acabados de calidad, además de una reducción de los plazos de entrega.

Otra ventaja para el cliente es que las Soluciones Estandarizadas permiten la posibilidad de financiar el vehículo en su totalidad con la financiera de la marca como con cualquier otro modelo de la gama.

## UNA AMPLIA OFERTA

Para los profesionales del transporte de mercancías, Volkswagen Vehículos Comerciales ofrece una amplia oferta que cubre prácticamente cualquier necesidad.

**Gama CARRIER:** Transporter y Crafter equipados con sistema integrado de estanterías abatibles, revestimiento interior para la protección del vehículo y sistema de cierres de seguridad para la protección de la mercancía. En el caso del Crafter también existe la versión CARRIER Plus que incorpora la pared separadora con puerta deslizante. Todo el sistema está destinado a optimizar el







espacio de área de carga, además de mejorar los diferentes aspectos del trabajo diario y actividad del repartidor. Está orientado a empresas de mensajería, curier, panaderías, pastelerías, floristerías, etc.



**Gama FRESH VAN:** Crafter, Transporter y próximamente Caddy en su versión de furgón adaptados mediante una isotermitización del área de carga, que permite mantener la temperatura interior controlada, con o sin equipo de frío, para asegurar el correcto estado de las mercancías perecederas durante todo el proceso de la cadena de suministro que requiere un transporte. Además, son perfectamente válidos para su uso en la distribución farmacéutica de medicamentos y vacunas aprovechando la base de isotermitización, y mediante la instalación de equipos de frío especiales para este fin. Del mismo modo, pueden ser destinados a otros servicios como floristerías o transporte de animales.

**Crafter BOX y FRESH,** basados en Crafter Chasis, completa y refuerzan la oferta para los profesionales del transporte. La versión Box tiene tres versiones



## «NUESTRO OBJETIVO ES OFRECER LAS VARIANTES Y LAS SOLUCIONES MÁS DEMANDADAS POR EL MERCADO COMO SI DE UN PRODUCTO DE FÁBRICA SE TRATARA», EXPLICA ÁLEX GARCÍA, DIRECTOR DE MARKETING DE VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES

dependiendo de las dimensiones de longitud y altura, y en el Crafter Fresh se pueden montar diferentes equipos de frío para el transporte de materias perecederas.

**Crafter GRÚA.** Se trata de un proyecto en desarrollo por parte de la marca. Está basado en el Crafter Chasis e incorpora una grúa articulada tras la cabina y una plataforma de laterales abatibles para, además de permitir el transporte de mercancías de todo tipo, añadir la posibilidad de carga y descarga de manera autónoma.

Para el transporte de pasajeros, también dispone de un amplio abanico de opciones: comercializará versiones PMR de Caddy, Transporter y Crafter, y minibuses (hasta 16 plazas) y microbuses (hasta 22 plazas) sobre Crafter.

## CARROZADOS: UN 15% DEL MERCADO DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS



En España, el mercado de vehículos carrozados (en las categorías M1, N1 y N2 de vehículos comerciales ligeros) representa en 2021 un 15% del total de las ventas del segmento de vehículos comerciales ligeros.

En el caso de Volkswagen, el crecimiento de esta rama del negocio ha sido espectacular: se ha multiplicado por 10 en los últimos años. A modo de ejemplo, en 2012 se cerraron 50 ventas del Crafter Chasis, vehículo destinado a cubrir este tipo de demanda, mientras que en 2019 la cifra aumentó hasta las 500, con el lanzamiento y explotación comercial del primer carrozado comercializado bajo el paraguas de Soluciones Estandarizadas, el Crafter Box. "El impacto positivo del e-commerce, que ya crecía a doble dígito antes de la pandemia, ha sido determinante para impulsar la gama Box y Carrier (paquetería y mensajería)", explican desde la marca.



# FORD E-TRANSIT LLEGA PISANDO FUERTE: MÁS DE 300 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

LAS PRIMERAS ENTREGAS DE ESTE VEHÍCULO COMERCIAL TENDRÁN LUGAR EN ABRIL DE 2022

**LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DEL EMBLEMÁTICO MODELO DE LA FIRMA DEL ÓVALO LLEGA CON EL OBJETIVO DE OFRECER MÁS PRODUCTIVIDAD Y VALOR A LAS EMPRESAS EUROPEAS**

**F**ord E-Transit tiene una capacidad de batería de 68 kWh de serie, lo que proporciona una autonomía de hasta 317 km WLTP. La capacidad real de Transit se obtiene mediante el potente motor que ofrece 430 Nm de par (con una opción de potencia máxima de 135 kW o 198 kW), cargas útiles de hasta 1.758 kg en el modelo furgoneta y una amplia gama de 25 variantes con furgoneta, carrocerías de doble cabina en furgoneta y chasis con cabina con múltiples longitudes y alturas de techo y GVM de 3,5 a 4,25 toneladas.

La E-Transit puede cargar del 15% al 80% de la batería en 34 minutos con un cargador rápido de CC de 115 kW. Una carga completa durante la noche con un suministro de CA estándar de 230 voltios se alargaría poco más de 8 horas.

La gama e-Transit se presenta con distintas versiones: furgón, furgón doble cabina y chasis cabina simple. Estarán disponibles tres longitudes, dos alturas y tres MMA (3,5, 3,9 y 4,25 toneladas). Su capacidad de carga oscila entre 9,5 y 15,1 m<sup>3</sup> y puede transportar hasta 2.090 kg.

## CONECTIVIDAD

La herramienta de inteligencia de Ford Telematics, que será gratuita durante un año a los operadores de flotas de E-Transit, permite a los clientes monitorear y administrar el estado del vehículo junto con la gestión de carga, alertas de vehículos eléctricos, accidentes y alertas de seguridad e incluso adaptar los planes de entrenamiento de los conductores.

Todos los vehículos Ford E-Transit también están completamente integrados en FORDLiive uptime system, el servicio gratuito disponible para los operadores de vehículos comerciales Ford que les permite maximizar el tiempo de actividad utilizando datos de estado del vehículo en tiempo real.

## SYNC 4

E-Transit incluye el nuevo sistema de conectividad SYNC 4 en la gama de vehículos comerciales de Ford en Europa, que se controla con una pantalla táctil de 12 pulgadas que es de fácil uso. La nueva navegación conectada a la nube de SYNC 4 puede planificar la ruta más eficiente y actualizar a los conductores sobre la carga, el tráfico, la disponibilidad de estacionamiento en vivo, así como encontrar puntos de interés como estaciones de carga cercanas, cafeterías o cajeros automáticos.

## REDUCIDOS COSTES DE MANTENIMIENTO

Ford estima que el coste del servicio de mantenimiento y reparación para los propietarios será un 40 por ciento más bajo que los modelos equivalentes con motor diésel.

Además, ofrece un intervalo ilimitado de un año de servicio de kilometraje y una garantía de 160.000 km u ocho años para todos los componentes eléctricos de alto voltaje, así como un paquete de asistencia en carretera para vehículos eléctricos de un año que incluye carga de rescate.





# MICHELIN CONNECTED FLEET CONSOLIDA SU PRESENCIA EN ESPAÑA

LA COMPAÑÍA REALIZA UN BALANCE POSITIVO DE SU PRIMER AÑO DE ACTIVIDAD

**LA EMPRESA DE SOLUCIONES AVANZADAS PARA LA GESTIÓN DE FLOTAS DEL GRUPO MICHELIN CUENTA EN NUESTRO PAÍS CON 80 CLIENTES Y UN TOTAL DE 4.000 VEHÍCULOS CONECTADOS**

**T**odo lo planificado ha marchado muy bien: los clientes han respondido de forma muy positiva a nuestros servicios y soluciones” asegura Montse Zamorra, directora general para España y Portugal de MICHELIN Connected Fleet. “Algo que nos está haciendo penetrar en el mercado de una forma tan rápida es que escuchamos al cliente y sus necesidades, y las incorporamos a nuestro programa de desarrollo. Esto nos permite ofrecer soluciones cada vez más afinadas y adaptadas a necesidades reales”.

Desde la compañía explican que el secreto no está en la obtención de datos, “sino en el conocimiento que nuestros especialistas en gestión de flotas extraen de ellos a través de un análisis pormenorizado”. Michelin Connected Fleet pone a disposición de sus clientes una plataforma para poder hacer un seguimiento en tiempo real de los vehículos y las rutas que permiten tomar decisiones al instante, unos planes de acción y Smart reports en los que comprobar la evolución, y una formación y gestión de conductores continua en tiempo real.

## CRECIMIENTO

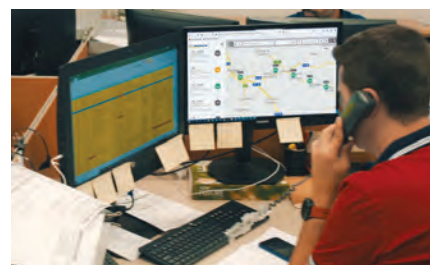
De cara a 2022 el objetivo es duplicar la presencia en nuestro país y alcanzar los 8.000 vehículos conectados, tal y como ha avanzado Isabel Muñiz, directora de marketing de Michelin Connected Fleet, en un encuentro con la prensa especializada.

Para conseguirlo jugarán un papel clave nuevos servicios y soluciones basados en las demandas y necesidades de sus clientes. En 2022 presentarán soluciones para el transporte refrigerado de mercancías

con dos niveles: ‘Cold Connectivity’, que extrae la información de los activos existentes para supervisar la temperatura, y ‘Cold Smart Probes’, como una solución flexible y precisa que garantiza la integridad de la carga y el cumplimiento de la normativa.

Además, lanzarán herramientas para favorecer la transición del vehículo comercial ligero de combustión al vehículo electrificado. “Ayudamos a nuestros clientes a evaluar si están preparados para electrificar su flota, y cuando lo consigan, a gestionar y optimizar sus vehículos eléctricos”, ha explicado Muñiz.

## EXPANSIÓN INTERNACIONAL



Recientemente en Solutrans, se ha anunciado el lanzamiento de MICHELIN Connected Fleet en Francia, que al igual que España ofrecerá una asistencia completamente personalizada: “los clientes se benefician de un análisis en profundidad de datos que se traducen en planes de acción adaptados a sus necesidades”, explican sus responsables. Está previsto que Alemania, Sudáfrica, Francia, Reino Unido, Países Bajos e Italia repliquen el modelo.



# BOLSAS DE CARGA: AÚN MÁS NECESARIAS

AUMENTA LA BÚSQUEDA DE CARGAS DE VUELTA DESDE DESTINOS POCO HABITUALES

**LA IRUPCIÓN DEL CORONAVIRUS HA SUPUESTO CAMBIOS NOTABLES EN EL PANORAMA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. MUCHAS EMPRESAS HAN ABIERTO SUS PUERTAS A LA DIGITACIÓN PARA CONTINUAR SIENDO COMPETITIVOS EN UN ESCENARIO CADA DÍA MÁS COMPLEJO**

**U**na certeza que he podido corroborar de ese periodo es la necesidad de avanzar en el proceso de digitalización de las empresas de transporte. De hecho, las herramientas digitales han jugado un papel clave durante este periodo, disparándose el uso de las bolsas de cargas, una tendencia que responde a la necesidad de buscar rutas alternativas, así como a encontrar cargas de vuelta desde destinos poco habituales ante una creciente demanda de transporte”, explican desde Wtransnet. Mario Taets, CEO de Webtrans, también apunta que la forma de trabajar ha cambiado mucho durante los últimos meses “por eso, siempre hemos querido dejar claro que, como bolsa de cargas, ya no basta con combinar la oferta y la demanda. Debemos ayudar a estas empresas a optimizar su trabajo diario y hacerlo lo más rentable po-

sible. Muchas empresas ya han empezado a entender que la digitalización es necesaria. Lo que era el futuro lo hemos traído al presente de forma más acelerada.”

## UN AÑO POSITIVO

A la hora de hacer balance del ejercicio que está a punto de concluir, Verónica Rodríguez, Head of Brand and Communications Grupo Alpega, destaca que el volumen de cargas durante la campaña de verano fue muy superior al registrado el año pasado e incluso por encima de 2019: “Hemos contabilizado 300.000 ofertas de cargas más que en 2019 y casi un millón y medio más que en 2020, hecho que supone un aumento de la actividad del 39%”

## LLEGAN NOVEDADES

Para combatir la dilatación de los plazos de pago, uno de los principales problemas que acecha al transporte de mercancías por carretera, Wtransnet acaba de lanzar FastPayment, un servicio de anticipo de facturas dirigido a transportistas para reducir los tiempos de espera de los cobros. “Funciona desde la plataforma de Wtransnet, sin límite de importe y con la posibilidad de seleccionar de forma individual aquellas facturas sobre las cuales se desea aplicar el servicio”, explica Rodríguez. De cara al próximo año, desde Webtrans adelantan que el lanzamiento de TranSmart. “Será un sistema TMS totalmente interactivo en el que tomaremos el control total de la cadena de suministro”, anticipan.



# “QUEREMOS DE OFRECER UN SERVICIO COMPLETO DE 360 GRADOS A NUESTRA COMUNIDAD”

MARIO TAETS, CEO DE WEBTRANS

**ADEMÁS DE OFRECER SU SERVICIO DE BOLSAS DE CARGAS, WEBTRANS TRABAJA PARA AYUDAR A LAS EMPRESAS NO SÓLO A DAR EL PASO A LA DIGITALIZACIÓN, SINO TAMBIÉN A PODER OPERAR DE FORMA SEGURA**

**E**n líneas generales, ¿qué balance hace Webtrans de este ejercicio de vuelta a la ‘normalidad’?

Nuestra forma de trabajar ha cambiado mucho, también la forma de consumir ha cambiado, el seguimiento de nuestros procesos de trabajo ha cambiado. Por eso, en WebTrans siempre hemos querido dejar claro que, como bolsa de cargas, ya no

basta con combinar la oferta y la demanda. Debemos ayudar a estas empresas a optimizar su trabajo diario y hacerlo lo más rentable posible. Muchas empresas ya han empezado a entender que la digitalización es necesaria. Lo que era el futuro lo hemos traído al presente de forma más acelerada.

## ¿Cómo ha evolucionado la actividad en la bolsa de cargas durante este 2021?

WebVan, la parte de transporte exprés y paquetería, ha registrado un enorme aumento de actividad durante la pandemia y lo mantiene. Aunque estamos sufriendo las consecuencias de la falta de conductores, durante este año ha aumentado el número de nuevos miembros en nuestra comunidad internacional.

## ¿Qué acogida están teniendo el amplio abanico de servicios que ofrece Webtrans (e-CMR, Fast Payment,...)? ¿Cuál destacaría?

Uno de los servicios más destacado es Fast-Payment, que da a todos los miembros de nuestra comunidad la posibilidad de introducir sus facturas, incluso si estos servicios provienen de otra colaboración de otra bolsa de cargas, también les da la posibilidad de agrupar las facturas de un determinado cliente y reunir las en una sola factura. Todo ello por una cuota fija, hasta 120 días. Es muy importante para una pequeña empresa poder hacer un cash-flow rápido. También el e-CMR tiene un éxito inmenso, tenemos más de 4.000 usuarios que lo utilizan constantemente. Da información en tiempo real a todas las partes implicadas en el servicio realizado. Se puede considerar WebTrans como un toolbox con muchas posibilidades en cuanto a trabajo internacional seguro, oferta y demanda, y aspectos financieros y operativos.

## ¿En qué novedades está trabajando la compañía a medio plazo?

Actualmente estamos dando los últimos pasos hacia el lanzamiento de TranSmart, que será un sistema TMS totalmente interactivo en el que tomaremos el control total de la cadena de suministro. Ofrecerá abundante información en tiempo real, por ejemplo, se podrá ver cuál es el consumo de CO2 de un servicio que está realizando y cuál es el precio de éste. También se ampliará nuestro sistema internacional de Cargo Pool, en el que trabajamos en pequeños grupos de posibles clientes u otros compañeros transportistas, donde optimizamos conjuntamente tanto las cargas como los camiones para reducir las emisiones de CO2.

Un punto importante para 2022 será sin duda el CO2 y también el desarrollo de la plataforma de transporte ferroviario. Queremos ser capaces de ofrecer un servicio completo de 360 grados a nuestra comunidad internacional.



## “ESTE AÑO HA SIDO MUY POSITIVO PARA WTRANSNET”

VERÓNICA RODRÍGUEZ, HEAD OF BRAND AND COMMUNICATIONS GRUPO ALPEGA

**LA PANDEMIA HA IMPULSADO EL PROCESO DE DIGITALIZACIÓN DE MUCHAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LAS BOLSAS DE CARGA TAMBIÉN HA REGISTRADO UN INCREMENTO DE SU ACTIVIDAD**

**E**n líneas generales, ¿qué balance hace Wtransnet de este ejercicio de vuelta a la ‘normalidad’?

Lo cierto es que la irrupción del coronavirus en marzo de 2020 cambió por completo el panorama del transporte de mercancías por carretera. Una situación que solo los profesio-

sionales del sector pueden explicar cómo la han afrontado, motivo por el cual realizamos un estudio del impacto de la pandemia en el transporte de mercancías, junto a Teleroute (parte del Grupo Alpega con Wtransnet) a través de una macroencuesta a más de 1.200 empresas de logística y transporte de toda Europa.

Una certeza que pudimos corroborar de ese periodo es la necesidad de avanzar en el proceso de digitalización de las empresas de transporte. De hecho, las herramientas digitales han jugado un papel clave durante este periodo, disparándose el uso de las bolsas de cargas, una tendencia que responde a la necesidad de buscar rutas alternativas, así como a encontrar cargas de vuelta desde destinos poco habituales ante una creciente demanda de transporte.

Este nuevo paradigma hace que el balance que podemos hacer desde Wtransnet sobre el 2021 sea muy positivo debido a la necesidad de una mayor eficiencia por parte de las empresas de transporte, hecho que implica una mayor demanda de adhesión a la bolsa de cargas junto a un aumento de la actividad.

**¿Cómo ha evolucionado la actividad Wtransnet durante este 2021?**

En este sentido, y como prueba de la recuperación de la actividad, vamos a centrarnos en el último indicador de transporte de Wtransnet relativo a la campaña de verano, que ha registrado una actividad sin precedentes para el transporte de mercancías por carretera en nuestro país.

Durante ese periodo, hemos sido testigo de un volumen de ofertas de carga muy superior al registrado el año pasado e incluso por encima de 2019, contabilizando 300 mil ofertas de cargas más que en 2019 y casi un millón y medio más que en 2020, hecho que supone un aumento de la actividad del 39%.

A nivel internacional, hemos experimentado un récord en la demanda para el transporte de importación y exportación. En este sentido, el crecimiento con respecto al mismo trimestre en 2020 es del 60%. Un incremento que tiene su explicación en la actividad excepcional experimentada por los cinco principales países receptores de mercancía procedente de España y Portugal, especialmente notable en mercados como Alemania, Italia y Benelux.

También las ofertas de cargas para la importación han subido notablemente este verano, con un crecimiento del 30%, que afianza una tendencia al alza hasta ahora poco habitual. Como explicación plausible tenemos la buena marcha de la economía y el incremento de las ofertas provenientes de la unión con Teleroute, parte del Grupo Alpega junto a Wtransnet; y que están siendo clave en la búsqueda de retornos desde el continente para transportistas españoles y portugueses.



En cuanto al transporte doméstico, el que mayor volumen representa en la bolsa de cargas y camiones de Wtransnet y que recoge todas las ofertas con origen y destino la Península Ibérica, este verano ha rozado el millón de ofertas de cargas. De este modo, el mercado nacional continúa superando cifras anteriores a la pandemia, con un aumento de la actividad del 38% respecto al mismo periodo en 2020 y del 13%, si lo comparamos con 2019.

**La escasez de conductores es uno de los grandes problemas del sector en este momento, ¿se está dejando sentir esta circunstancia en las bolsas de cargas?**

La plataforma de Wtransnet no se está resintiendo por un problema que, aun así, es cada vez más preocupante para el sector. De hecho, según un reciente informe publicado por el IRU, la escasez de conductores en España podría alcanzar el 10,2% en 2021, frente al 7% en 2020. En Francia hacen falta entre 40.000 y 50.000 conductores y en Alemania se dispara hasta los 65.000.

Las causas que adivinamos son varias, desde la falta de formación a la cada vez menor vocación que despierta esta profesión debido a la poca conciliación familiar, las condiciones laborales y salariales y el consecuente desprestigio social.

**Recientemente han lanzado 'FastPayment', ¿qué nos puede contar sobre este servicio?**

Lo hicimos como herramienta para combatir uno de los principales problemas que acusa el transporte de mercancías por carretera: la dilatación de los plazos de pago. Según el último informe llevado a cabo por

**“RECIENTEMENTE, HEMOS LANZADO FASTPAYMENT, UN SERVICIO DE ANTICIPO DE FACTURAS DIRIGIDO A TRANSPORTISTAS PARA REDUCIR LOS TIEMPOS DE ESPERA DE LOS COBROS”**

**“ENTRE ENERO Y SEPTIEMBRE, CONTABILIZAMOS 300 MIL OFERTAS DE CARGAS MÁS QUE EN 2019 Y CASI UN MILLÓN Y MEDIO MÁS QUE EN 2020, HECHO QUE SUPONE UN AUMENTO DE LA ACTIVIDAD DEL 39%”**

Fenadismser el pasado mes de septiembre, el 65% de los pagos que se realizan superan el plazo máximo de 60 días previsto por la ley, obligando al transportista a adelantar el pago del IVA sin haber percibido el cobro del servicio. Un fenómeno que se observa a nivel mundial y que se ha visto especialmente acrecentado tras la pandemia. Por este motivo hemos lanzado FastPayment, un servicio de anticipo de facturas dirigido a transportistas para reducir los tiempos de espera de los cobros. Básicamente, lo que hemos hecho ha sido escuchar al mercado y proponer una solución que ayudará a los transportistas a reducir el tiempo transcurrido entre el momento en que se realiza el servicio de transporte y el que se cobra a un máximo de 48 horas, abordando problemas de tesorería y aportándoles liquidez.

FastPayment funciona desde la plataforma de Wtransnet, sin límite de importe y con la posibilidad de seleccionar de forma individual aquellas facturas sobre las cuales se desea aplicar el servicio. Una innovación que se une a otros mecanismos de seguridad que ya ofrecemos en Wtransnet, como la Garantía de Cobro, que permiten al transportista trabajar con la certeza de que siempre cobrará por sus servicios.

## WCONNECTA REGRESÓ TRAS LA PANDEMIA

A pesar de celebrarse en un formato más reducido debido a la situación sanitaria, este evento reunió a 300 profesionales y 122 empresas de transporte de toda Europa en Barcelona. “Se desarrollaron 4.225 entrevistas rápidas, 434 reuniones privadas y un total de más de 42.000 minutos de networking, en una jornada marcada por el optimismo, la resiliencia y las ganas de recuperar la normalidad en la actividad”, explica Verónica Rodríguez.

Desde Wtransnet destacan que la colaboración entre empresas “es ahora más necesaria que nunca para reducir los viajes en vacío” y consideran que WConnecta es “el mejor escenario para que transportistas y operadores logísticos amplíen su red de contactos y las oportunidades de un crecimiento más sostenible para sus negocios.”



reportaje



# ASÍ SE REDUCE EL TCO CON ALLISON TRANSMISSION

DISMINUYEN LAS TAREAS DE MANTENIMIENTOS Y AUMENTA LA DISPONIBILIDAD DE LOS CAMIONES

**UN ESTUDIO REALIZADO EN UNA FLOTA DE RECOGIDA DE RESIDUOS EN FRANCIA DURANTE TRES AÑOS DEMUESTRA QUE EL USO DE LAS CAJAS AUTOMÁTICAS ALLISON PERMITE REDUCIR EL COSTE TOTAL DE PROPIEDAD FRENTE AL LOGRADO CON TRANSMISIONES MANUALES AUTOMATIZADAS**

**A**llison Transmission llevó a cabo este estudio de TCO en colaboración con la flota Poly-Environment del grupo Derichebourg, operador global de servicios internacionales para el medio ambiente, las empresas y las comunidades, presente en 10 países y con más de 42.000 empleados. Para ello se recogieron datos operativos durante 12 meses y datos de mantenimiento durante 3 años provenientes de 19 vehículos de recogida de residuos de esta flota francesa. Este estudio permitió calcular el TCO de los vehículos equipados con transmisión totalmente automática Allison y de los que equipaban una transmisión manual automatizada durante toda su vida útil (7 años).

## UNA REDUCCIÓN DEL 2%

Según los resultados, las transmisiones totalmente automáticas Allison reducen el TCO un 2% en comparación con el uso de las AMT, a pesar de que los ciclos de trabajo de los camiones equipados con Allison eran mucho más intensivos. El cálculo del TCO no incluye otras ventajas para las flotas más difíciles de evaluar, como la facilidad de manejo, que reduce la rotación de conductores, una conducción más suave, un control más preciso del camión y una fácil maniobrabilidad en calles estrechas que se traduce en "menos retrovisores rotos" y mayor productividad al cargar más peso en un solo turno de trabajo.

La diferencia en el TCO radica en las ventajas de las transmisiones Allison, que se traducen en costes de mantenimiento significativamente más bajos y un máximo tiempo de actividad, junto con un controlado consumo de combustible.

## DESARROLLO DEL ESTUDIO

El estudio se hizo con una flota real y analizando los resultados de una actividad real. Los vehículos, de diferentes marcas, contaban con carrocerías idénticas, tenían la misma antigüedad, y llevaban a cabo una recogida de residuos heterogénea en función de la aplicación del vehículo. El área de estudio se centró en los suburbios del norte de París, Francia. En total se rastrearon 19 vehículos, 7 con transmisiones totalmente automáticas Allison y 12 con AMT. Es importante resaltar que estos vehículos habían estado operando en esta área durante 28 meses antes de este estudio. "Los resultados garantizan una neutralidad total porque no se han modificado las rutas de los vehículos ni sus conductores habituales", afirma Michel Dos Anjos, Director Técnico de Poly-Environment.







# SOLUCIONES AVANZADAS DE GESTIÓN DE FLOTAS DE ZF

AYUDAN AUMENTAR LA SEGURIDAD DE LA FLOTA Y LA EFICIENCIA OPERATIVA

**ZF HA EQUIPADO MÁS DE 150.000 CAMIONES Y 50.000 SEMIRREMOLQUES DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE TODA EUROPA**

**Z**F está respaldando la transformación digital de muchas flotas con soluciones de gestión de flotas (FMS) en tiempo real basadas en datos, desarrolladas por Transics. TX-SKY es un potente ordenador de a bordo con pantalla táctil. Se integra plenamente en su software de gestión TX-CONNECT multifuncional y se conecta de serie al tacógrafo y al bus CAN del vehículo. Así se registra toda la información del conductor y del camión, además de datos de otras fuentes, como sensores de temperatura y escáneres de documentos. Al tratarse de una pasarela segura, TX-SKY permite intercambiar información en tiempo real entre el conductor y el gestor de flota. Además, Transics pone a disposición un abanico de herramientas que se adaptan a diversas necesidades. Por ejemplo, TX-FUELBOT (optimiza el gasto de combustible, y automáticamente calcula y recomienda la próxima parada de repostaje más barata en tiempo real), TX-TRAILERPULSE (mejora las capacidades de servicio al cliente) o TX-TRAILERFIT (monitoreo avanzado del semirremolque). Recientemente ZF ha comenzado a ofrecer una solución de plataforma e-CMR integrada que se encarga de todo el proceso de documentos electrónicos y está respaldada por la aplicación TX-FLEX.

Las flotas, independientemente de la marca de sus vehículos, pueden realizar la gestión desde una única interfaz.

"La creciente adopción de las soluciones avanzadas de gestión de flotas de la marca Transics de ZF está ayudando a impulsar la digitalización de la industria de la logística y el transporte de EMEA y la lleva al siguiente nivel de eficiencia y seguridad al proporcionar mejor información para la automatización y decisiones operativas más inteligentes", explica Peter Bal, Business Leader Digital Customer Services EMEA con ZF Commercial Vehicle Control Systems.

## LOS GRANDES CONFÍAN EN ZF

Lannutti Group es una de las últimas flotas importantes que ha unido fuerzas con ZF y ha apostado por su programa de digitalización. Con más de medio siglo de historia, esta compañía italiana ofrece una amplia gama de servicios de transporte con una flota compuesta por más de 3.500 vehículos.

"Estamos encantados de trabajar con ZF como proveedor líder mundial de soluciones digitales avanzadas y servicios basados en la nube porque que brindan soporte e integran de manera única camiones y remolques", asegura Carlo Galateo, Gerente de Flota de Lannutti.



## “UNA FLOTA PUEDE CONSEGUIR UN AHORRO DE COMBUSTIBLE DE HASTA EL 8% UTILIZANDO NUESTROS SISTEMAS”

HEIKE DE LA HORRA, DIRECTOR DE VENTAS PARA IBERIA DE WEBFLEET SOLUTIONS

EN UN ENTORNO DE MÁXIMA COMPETITIVIDAD Y CON EL PRECIO DEL COMBUSTIBLE AL ALZA, WEBFLEET SOLUTIONS OFRECE ALTERNATIVAS A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE PARA INCREMENTAR LA EFICIENCIA DE SU NEGOCIO

**E**n líneas generales, ¿qué balance hace Webfleet Solutions de este ejercicio de vuelta a la “normalidad”?

El regreso a la “normalidad” o el inicio de una nueva realidad está siendo muy positivo. Durante la pandemia hemos podido focalizar nuestros esfuerzos en los productos que teníamos previsto lanzar, e incluso acelerar lanzamientos, y también hemos podido asegurarnos de que cumplen las necesidades de los clientes. Creo que hemos salido reforzados de esta situación.

Desde vuestra perspectiva, ¿cómo ha cambiado la pandemia al sector del transporte de mercancías? ¿Las empresas de nuestro país han incrementado su interés por la digitalización?

Durante este periodo la sociedad se ha dado cuenta de lo importantes que son las empresas de transporte. Hasta ahora no era precisamente el sector más valorado.

Algunas empresas han aprovechado esta etapa de menos actividad para reforzar el proceso de digitalización en el que ya estaban inmersas. También es cierto que otras han hecho justamente lo contrario: ante la incertidumbre detuvieron su apuesta por la digitalización. Sin lugar a duda, creo que es un error porque la digitalización es clave para seguir siendo competitivo en el mercado.

¿Cuál es el perfil de empresa de transporte que debería contar sí o sí con soluciones de gestión de flota de Webfleet Solutions? ¿Qué beneficios aportan de un modo más “inmediato”?

Cualquier tipo de empresa del sector del transporte de mercancías por carretera puede obtener unos beneficios clarísimos con nuestras soluciones de gestión de flotas. Incorporar tecnología en las empresas permite conseguir un incremento de la productividad, aumentar la eficiencia, y reducir costes en distintas áreas.

Nuestras soluciones también son interesantes para empresas que trabajan con autónomos porque permiten incorporar todos los datos de sus vehículos al ERP de la empresa.

Una flota puede conseguir un ahorro de combustible que oscila entre el 2,5% y el 8% utilizando nuestros sistemas, aunque en algún caso hemos alcanzado el 15%. Las grandes flotas tienen una gestión muy profesionalizada, pero siempre hay aspectos en los que se puede mejorar para reducir el consumo. Por ejemplo, controlar la presión de los neumáticos es muy importante: una disminución del 20% en la presión supone un impacto del 2,5% en el consumo de combustible.

---

**“LAS GRANDES FLOTAS TIENEN UNA GESTIÓN MUY PROFESIONALIZADA, PERO SIEMPRE HAY ASPECTOS EN LOS QUE SE PUEDE MEJORAR PARA REDUCIR EL CONSUMO”**

---

Además, también conseguimos mejoras en otros aspectos como la puntualidad en las entregas, por ejemplo. La verdad es que entre nuestros clientes tenemos muchos casos de éxito.

**¿Qué ventajas aportan vuestras soluciones con respecto a las que ofrecen los fabricantes de vehículos industriales?**

Yo aquí diría aquello de ‘zapatero a tus zapatos’. Los fabricantes tanto de camiones como de automóviles hacen unos vehículos impresionantes y tiene mucha capacidad y conocimiento del ámbito industrial, pero cuando se acercan al mundo de software empiezan a perderse un poco. Muchas de sus soluciones no han sido exitosas porque no se puede ser experto en todo. Además, las flotas españolas suelen ser multi-marca y no resulta práctico estar trabajando con varias plataformas distintas. Lo que tiene sentido es tener soluciones de gestión de flota independientes que aportan la misma información de todos los camiones.

En el ámbito de los vehículos ligeros, van un poco más avanzados: los fabricantes producen sus vehículos con la telemática integrada y se pueden conectar a nuestra plataforma simplemente tecleando el número de bastidor. Creo que este modelo llegará a los vehículos pesados.

**Recientemente han lanzado el sistema de monitorización de neumáticos, ¿qué acogida está teniendo entre los profesionales del transporte de nuestro país?**

Los neumáticos tienen capacidad para generar muchos datos, pero no se estaban recogiendo adecuadamente. Solo existían algunas soluciones que no facilitaban los datos en tiempo real. Nosotros hemos abierto un canal de comunicación entre el vehículo y la oficina, y ahora también pasamos la información relativa a los



neumáticos (temperatura y presión). El conductor y el gestor de flota tienen información detallada cuando se produce una incidencia. Una de las grandes ventajas es que se pueden detectar las fugas lentas, que son responsables del 90% de las incidencias relacionadas con neumáticos. Además, es compatible con todas las marcas de neumáticos.

La acogida ha sido muy buena, excelente. Estamos muy contentos con la respuesta del mercado.

**¿Qué nos puede adelantar sobre las próximas novedades que dará a conocer Webfleet Solutions próximamente? ¿En qué línea están trabajando?**

Somos una empresa que está innovando constantemente y nos gusta escuchar a nuestros clientes para conocer a la perfección sus necesidades. Esta apuesta ha sido reconocida recientemente con el premio a la Mejor Empresa Europea de Telemática para Flotas del Año 2021.

Por supuesto, iremos incorporando nuevas tecnologías que nos permitirán conocer aún más datos del vehículo (cuando se encienden las luces o los parabrisas, si existe presión en un asiento...), que pueden ser importantes para algunos de nuestros clientes.

**Después de poco más de dos años formando parte de Bridgestone, ¿qué balance hacen? ¿Qué ha supuesto el hecho de estar integrado en una compañía de esta dimensión?**

La integración ha sido muy positiva. Pronto descubrimos que Bridgestone tenía desde hace años un plan estratégico para convertirse en un player de movilidad a nivel global, y que nosotros éramos una pieza clave para que esa estrategia se materializase. La colaboración con Bridgestone ha sido un ejemplo, es un placer trabajar con ellos. Ahora estamos integrando nuestros servicios para ofrecer soluciones globales a las empresas. Próximamente lanzaremos otro producto relacionado con el neumático de forma conjunta.




---

**“UNA DE LAS GRANDES VENTAJAS DE NUESTRO SISTEMA DE MONITORIZACIÓN DE NEUMÁTICOS ES QUE DETECTA LAS FUGAS LENTAS, QUE SON RESPONSABLES DEL 90% DE LAS INCIDENCIAS RELACIONADAS CON NEUMÁTICOS. ADEMÁS, ES COMPATIBLE CON TODAS LAS MARCAS”**

---



# CAPACIDADES DEL INTA EN AUTOMOCIÓN

EL INSTITUTO ESPAÑOL DE TECNOLOGÍA AEROSPAZIAL (INTA) AL SERVICIO DEL TRANSPORTE

EL INSTITUTO NACIONAL DE TÉCNICA AEROSPAZIAL (INTA) DISPONE DE AMPLIAS CAPACIDADES Y EXPERIENCIA EN EL ÁMBITO DE LOS VEHÍCULOS, TANTO CIVILES COMO MILITARES. ESTAS ACTIVIDADES LAS CONCENTRA PRINCIPALMENTE EN EL DEPARTAMENTO DE PLATAFORMAS Y VEHÍCULOS DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SISTEMAS TERRESTRES, SI BIEN EL RESTO DE DEPARTAMENTOS DE ESTA SUBDIRECCIÓN, INCLUSO ALGUNOS DE OTRAS SUBDIRECCIONES, TAMBIÉN CONTRIBUYEN CON SUS CAPACIDADES.

## ENSAYO Y CERTIFICACIÓN

La primera y principal línea de trabajo en este sector es la homologación. El INTA actúa como servicio técnico designado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y como tal ensaya y certifica vehículos de todas las categorías y sus sistemas conforme a la normativa nacional, europea e internacional, en lo que respecta a su seguridad activa y pasiva, así como su consumo y emisiones contaminantes. Para ello, cuenta con un amplio complejo de pistas de pruebas en Torrejón de Ardoz, entre las que destaca el anillo de velocidad, una pista circular de poco más de tres kilómetros de longitud (casi un kilómetro de diámetro), con tres carriles de anchura, fácilmente reconocible en cualquier foto aérea de la zona y que es símbolo de las capacidades del INTA en el campo de la automoción. Este anillo rodea el resto de pistas de pruebas: una recta de frenado de 500 m de longitud, una plataforma dinámica de 300x250 m<sup>2</sup> que permite verificar la dirección y la estabilidad, dos pistas de ABS con una zona de basalto azul de muy bajo coeficiente de rozamiento, etc. Igualmente, dispone de numerosos bancos de ensayo para para certificar los distintos elementos del vehículo, entre los que cabe destacar los de medida de emisiones contaminantes. La legislación en este ámbito se ha ido endureciendo notablemente en los últimos años para reducir el impacto medioambiental del tráfico. Así, se han incrementado el número y tipo de ensayos y se han reducido drásticamente los límites admisibles, e incluso se ha implantado un ensayo en condiciones reales de conducción en vías abiertas (real driving emissions, RDE).

En el ámbito militar, el INTA realiza la certificación de los requisitos de movilidad en los procesos de adquisición de vehículos para las Fuerzas Armadas. Con este fin, en el Campus La Marañosa dispone de pistas de obstáculos conforme a normativa OTAN, esenciales para garantizar la repetibilidad de los ensayos: pendientes longitudinales y transversales; zanjas, muretes y escalones; y un foso de vadeo. De todos ellos, la rampa del 60% es la más representativa de la alta movilidad del vehículo militar y se ha convertido en punto de paso obligado de toda visita. Adicionalmente, se llevan a cabo pruebas de carreteo a fin de evaluar las prestaciones dinámicas de vehículos, su fiabilidad o el efecto de las vibraciones, para lo cual se utilizan las numerosas pistas todoterreno existentes en la finca. Estas capacidades son





aplicables igualmente a los vehículos civiles de uso extra viario (forestales, de obra pública, etc.).

Junto a las actividades del Departamento de Plataformas y Vehículos, la Subdirección de Sistemas Terrestres dispone de muchas otras capacidades en el ámbito de los vehículos. El Departamento de Sistemas de Armas y Balística evalúa y ensaya los niveles de protección balística, anti minas y contra dispositivos explosivos improvisados (IED's) de los vehículos, conforme a la normativa OTAN definida en el STANAG 4569. Adicionalmente, este departamento cuenta con una cámara climática de grandes dimensiones (10m x 4,6m x 4,2m) capaz de alcanzar desde los -45 °C hasta los +80 °C, con posibilidad de realizar ciclos de temperatura y humedad, en la que ensayar el comportamiento de los vehículos en temperaturas extremas: arranque en frío, rendimiento del sistema de climatización, etc. Igualmente, dispone de una instalación de polvo y arena en la que ensayar ante estos agentes externos distintos componentes vehiculares: filtros, radiadores, etc.

El Departamento de Optrónica y Misilística diseña y certifica la instalación y el comportamiento de los inhibidores de frecuencias que protegen los vehículos de posibles artefactos activados por radiofrecuencia. Por otra parte, ensaya y certifica la firma infrarroja térmica de los vehículos, para lo cual cuenta con una pista de calentamiento y otra en forma de ocho, conforme al STANAG 4595. Recientemente, en las instalaciones ubicadas en Cuadros, en la provincia de León, dependientes de este departamento, se están ensayando depósitos de hidrógeno.

El Departamento de Tecnologías de la Información, Comunicaciones y Simulación (TIC-S) tiene capacidad para certificar la seguridad de las comunicaciones y el software de los vehículos, aspectos esenciales en los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS) y en el futuro vehículo conectado y autónomo.

El INTA también dispone de capacidades de ensayo y certificación de vehículos en otras de sus subdirecciones. Así, el Departamento de Ensayos de Equipos y Sistemas de la Subdirección General de Sistemas Espaciales tiene capacidad para certificar la compatibilidad electromagnética (EMC) de vehículos.

#### PROYECTOS DE I+D

Como Organismo Público de Investigación (OPI), es fundamental la participación del INTA en proyectos de I+D. En el ámbito de los vehículos, la línea principal de trabajo es la de movilidad autónoma en entornos no estructurados (todo terreno), en la que trabajan en coordinación los departamentos TICS y de Plataformas. En este sentido, se ha participado en el proyecto Remote-Drive junto con el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA), de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), para transformar un vehículo de alta movilidad táctico (VAM-TAC) en tele operado, con capacidad de seguimiento automático de trayectorias a partir coordenadas GPS, incluyendo la detección de obstáculos mediante LIDAR y frenada de emergencia. Igualmente, participa en el proyecto ARCO, de desarrollo de un convoy autónomo militar, liderado por el Centro de Automática y Robótica de la UPM, con la participación, además del INTA, de las empresas Sener e Iveco. Igualmente, se trabaja en proyectos internos de desarrollo: por un lado, un robot con capacidad de navegación autónoma en interiores con el uso de técnicas de navegación semántica, que facilitan la recepción de órdenes por parte del usuario; por otro, el desarrollo de una mula de carga sobre un vehículo tipo quad, con capacidad de seguimiento automático de una persona.

En el campo de la movilidad eléctrica, el INTA trabaja en el desarrollo de un pequeño vehículo de pila de combustible alimentado por hidrógeno, en el que colaboran los departamentos TICS y el de Plataformas con el Departamento de Energía de la Subdirección General de Sistemas Aeronáuticos. En esta línea, también se colaboró en el proyecto ATHEMTO, liderado por el INSIA, para el desarrollo de un VAMTAC híbrido serie.

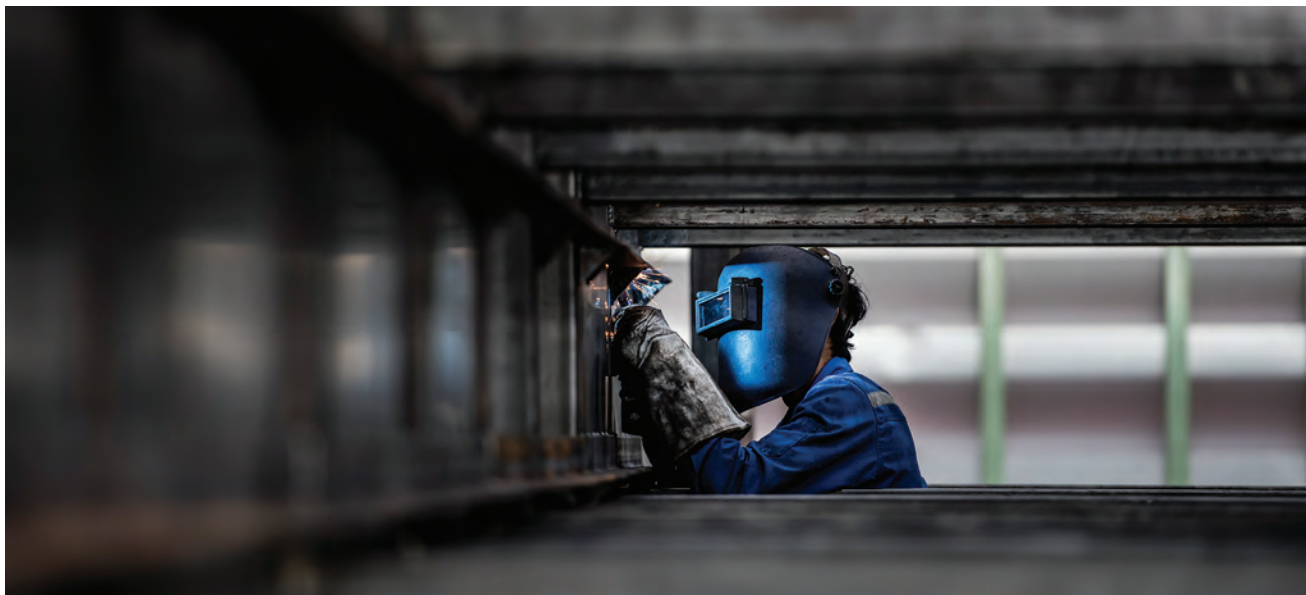


**PATRICIA ORTEGA GARCIA**  
GENERAL DE BRIGADA DEL CUERPO DE INGENIEROS  
POLITÉCNICOS DEL EJÉRCITO DE TIERRA.  
SUBDIRECTORA GENERAL DE SISTEMAS TERRESTRES



**JOSÉ LUIS RIVERA PARDO**  
CORONEL DEL CUERPO DE INGENIEROS POLITÉCNICOS  
DEL EJÉRCITO DE TIERRA, JEFE DEL DPTO. DE PLATAFORMAS  
Y VEHÍCULOS TERRESTRES

## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# EL SECTOR CARROCERO ACUSA LA FALTA DE VEHÍCULOS

LOS PLAZOS DE ENTREGA DE VEHÍCULOS BASE SUPERAN LOS 12 MESES EN ALGUNOS CASOS

HEMOS HABLADO LARGO Y TENDIDO SOBRE LA SITUACIÓN DEL MERCADO EN ESTE AÑO Y MEDIO LARGO QUE LLEVAMOS DE PANDEMIA. TRAS LA PARADA DE PRODUCCIÓN GENERAL DE LA INDUSTRIA EN EL ESTADO DE ALARMA, LA DEMANDA CRECIÓ CON CIERTA ENERGÍA TRAS RECUPERAR LA ACTIVIDAD NORMAL. PERO ESA RECUPERACIÓN CON CIFRAS Y RESULTADOS DE UVE INVERTIDA VIENE DESDIBUJADA PORQUE PESE A QUE EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO HA SIDO BUENO, NO VOLVEMOS A UN CRECIMIENTO SOSTENIBLE, SINO A UN AUTÉNTICO ROMPECABEZAS

La cadena de suministro se ha vuelto a romper, ahora no por un confinamiento general sino debido a una mezcla de factores. Las grandes potencias mundiales crecen a un ritmo fuerte tras la pandemia y se posicionan estratégicamente desestabilizando el mercado de las materias primas, haciendo acopio de determinados productos y bloqueando otros, el transporte marítimo ha colapsado por la alta demanda generada tras la reactivación de la movilidad generando costes y plazos inasumibles. Y a eso le sumamos la propuesta global de digitalización y el cambio de modelo tecnológico en el transporte por carretera. Sin catastrofismos ni análisis apocalípticos, pero con la realidad por delante, el sector de automoción tiene un presente complicado.



### ¿CAMBIARÁ EL MODELO PRODUCTIVO?

Llevamos muchos años basando nuestro modelo productivo en el JIT (Just In Time) o “justo a tiempo”, en el cual se dispone y fabrican los productos exactos que se necesitan, en las cantidades justas, en el momento apropiado. No tener stock y fabricar cuando el cliente quiere el producto y entregarlo en el mismo tiempo que si estuviera fabricado, parece casi un milagro, pero hemos sido capaces de hacerlo. Hablamos de un modelo que permite optimizar muchos procesos y que es capaz de hacernos reducir muchos costes al no disponer de inventario que ubicar y que puede quedar obsoleto. Es un modelo que nos acerca a los proveedores, al aumentar la frecuencia de los pedidos y que dota de mayor flexibilidad a las fábricas eliminando muchos puntos muertos.

Pero cuando un modelo es capaz de reducir tantos costes, lo hace porque también nos expone en gran medida a riesgos como el que se ha consumado con la pandemia, la falta de suministro.

Los expertos económicos dudan en su pronóstico y no tienen muy claro si las empresas, tras esta situación, acumularán más inventario y ampliarán sus proveedores para paliar estos riesgos o como ya vivimos en la pasada crisis de 2008, el objetivo de reducir costes para ser viables nos llevará por el mismo camino una vez se haya restaurado el orden internacional.

El modelo del justo a tiempo adaptado a los nuevos tiempos, con el objeto de reducir muchos riesgos, parece que obliga a las empresas a confiar en diferentes proveedores y a ser posible lo más cercanos posibles, para poder aislarse de las eventualidades globales.

Es quizás esta pandemia una lección más de cómo tenemos que hacer las cosas. La palabra resiliencia, que tanto se ha oído estos años de pandemia, como la resistencia al sufrimiento y a la capacidad de, además, salir fortalecido de dichas experiencias de sufrimiento, puede aplicarse también al mundo empresarial y al transporte.

Es posible que durante años hayamos sido productores muy eficaces, pero parece que estamos pagando los intereses de nuestro modelo productivo con esta nueva crisis.

## MUCHOS PEDIDOS DE VEHÍCULOS DE BASE (CHASIS CABINAS, FURGONETAS, TRACTORAS, ETC.) TIENEN PLAZOS DE ENTREGA SUPERIORES A LOS 12 MESES. ESOS VEHÍCULOS DESPUÉS TIENEN QUE CARROZARSE, LO QUE SUPONE PARA LAS EMPRESAS TENER QUE ESPERAR MÁS DE 15 MESES EN MUCHOS CASOS PARA TENER OPERATIVO SU NUEVO VEHÍCULO



### LARGAS ESPERAR PARA CONSEGUIR UN VEHÍCULO CARROZADO

Actualmente, la situación es tal que muchos pedidos de vehículos (chasis cabinas, furgonetas, tractoras, etc.) de base tienen plazos de entrega superiores a los 12 meses. Esos vehículos después tienen que carrozarse en muchos casos, lo que supone para las empresas tener que esperar más de 15 meses en muchos casos para tener su nuevo vehículo operativo. Sabemos que en muchas operaciones no todo es el precio. El tiempo es clave y por ello, animamos al lector que tenga la necesidad de cambiar de vehículo que planifique y considere esta situación porque las previsiones no son muy alentadoras hasta finales del próximo año 2022.

**ANIMAMOS AL LECTOR QUE TENGA LA NECESIDAD DE CAMBIAR DE VEHÍCULO QUE PLANIFIQUE Y CONSIDERE ESTA SITUACIÓN PORQUE LAS PREVISIONES NO SON MUY ALENTADORAS HASTA FINALES DEL PRÓXIMO AÑO 2022**

Salvador Nuñez Bustos  
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



ASCATRAVI representa a nivel nacional tanto a los carroceros que a día de hoy son fabricantes de segunda fase, como aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías. Si necesitas una carrocería, búscala en [www.ascatravi.org](http://www.ascatravi.org)





## SEFAC CELEBRA 40 AÑOS DE PRESENCIA EN ESPAÑA

**CUENTA CON EL PARQUE DE COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN MÁS IMPORTANTE DEL PAÍS**

**LA EMPRESA DE COSLADA ESTÁ RECONOCIDA POR LA FABRICACIÓN Y VENTA DE COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN DESDE EL AÑO 1981. DE HECHO, EN ESPAÑA, SEFAC ES MÁS UNA EMPRESA DE SERVICIO Y FORMACIÓN QUE SOLO UNA EMPRESA QUE VENDE EQUIPOS PARA TALLERES INDUSTRIALES**

**S**EFAC cuenta con más de 6.000 columnas móviles de elevación trabajando todos los días en los talleres españoles. “Eso nos obliga a tener en todo el país y las islas una red de técnicos que conozcan perfectamente nuestras columnas para poder intervenir rápidamente y de manera eficaz, solucionando las posibles averías en las máquinas”, explican sus responsables. En total, cuenta con 22 puntos de atención a los clientes en toda la península y las islas.

### PARA TODAS LAS NECESIDADES

Como fabricante, SEFAC puede estudiar el diseño de todo tipo de columnas para adaptarse a las necesidades específicas de sus clientes: altura de elevación es-

pecial, diseño de horquilla o uña de elevación, caballetes especiales, accesorios adaptados como traviesas para la elevación de máquinas portuarias o columnas especiales para vehículos de aeropuertos. Las carretillas tienen también su sistema de elevación con columnas dedicadas. Existen dos modelos de elevadores según el modelo de vehículo que se quiera levantar. Por la parte delantera y trasera o por los costados.

SEFAC comercializa tres tipos de columnas para los vehículos industriales:

- Modelo Esencial. Solo cuatro columnas con capacidad limitada de 6,5t. Encaja a la perfección con las necesidades de aquellos que realizan un uso puntual de las columnas. Ofrece la mejor relación calidad-precio.
- Modelo híbrido HY82. Cuatro columnas que se pueden ampliar hasta 6 o 8, con una capacidad de 8,2t toneladas por columna. Dan respuesta a las aplicaciones más pesadas: elevación de camiones o vehículos de obra civil. Es el modelo más vendido desde hace muchos años y la referencia de SEFAC en el mercado español. Destaca por su facilidad de uso y está siempre disponible porque cuenta con cable.



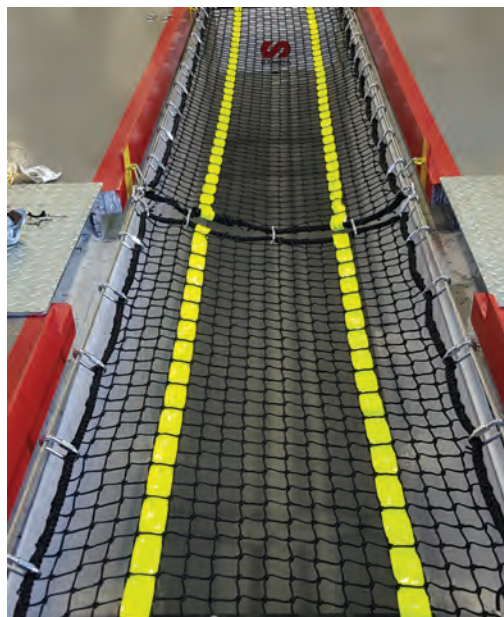
## SEFAC CUENTA CON MÁS DE 6.000 COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN TRABAJANDO TODOS LOS DÍAS EN LOS TALLERES ESPAÑOLES

- Modelo SW2. Son columnas con baterías. Se comercializan aproximadamente desde hace una década. El sistema con batería permite trabajar sin cables, sin duda una ventaja cuando hace falta mover bastante las columnas dentro del taller. La contrapartida es que hay que cargar las baterías regularmente. Lo que significa que, en caso de uso intenso de las columnas, para que el sistema tenga una disponibilidad del 100%, SEFAC aconseja utilizar un modelo de columna con cable.

Independiente del modelo, SEFAC ofrece desde siempre las columnas más ligeras del mercado (menos de 450kg por columna). "Eso es muy importante cuando hablamos de columnas "móviles". Hay en el mercado columnas que pesan hasta 600kg...Quizás no tan móviles", remarcan los responsables de SEFAC.

### MANTENIMIENTO PREVENTIVO PARA UNA DISPONIBILIDAD PLENA

Elegir las columnas SEFAC supone un plus de tranquilidad para los clientes porque ofrece la garantía del fabricante. Garantiza la disponibilidad de repuestos originales y ha desarrollado un programa de mantenimiento preventivo: CID (Contrato de Inspección y de Diagnóstico), que permite verificar el perfecto funcionamiento de una columna mediante



SEFAC cuenta con 22 puntos de atención a los clientes en toda la península y las islas.

la revisión de 32 puntos de control. Después de su realización, los clientes reciben un certificado que garantiza que sus máquinas trabajan en perfecto estado y son seguras para las personas que las usan.

SEFAC trabaja exclusivamente para los talleres de vehículos industriales y tiene más de 3.000 clientes en España. Su gama de productos está diseñada para satisfacer las necesidades de este tipo de vehículos.

### MÁS SOLUCIONES PARA LOS TALLERES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES

SEFAC también comercializa sistemas de protección para los fosos del taller. Se trata de un sistema con un material muy resistente que se puede cerrar y abrir rápidamente para cubrir todo el espacio del foso. Se fabrican a la medida. "El montaje es clave para este tipo de producto. Es importante que el sistema se quede tenso una vez cerrado para poder afianzar la seguridad de una persona que se podría caer al foso", explican desde SEFAC. "Se ven muchas alternativas en el mercado con precios muy bajos, pero se trata de redes con mallas anchas y que quedan totalmente destensadas en el foso. No tiene ningún efecto en caso de caída de una persona", advierten. Desde hace casi 20 años, SEFAC ha equipado más de 300 fosos con estas redes en talleres de empresas de autobús, camiones, hasta talleres de trenes.

Igualmente, comercializa ahora desmontadoras de neumáticos y equilibradoras de ruedas. Estos equipos se podrán ver y probar por los clientes en la próxima feria de Motortec (20-23 abril de 2022), donde tendrán un espacio importante.

SEFAC dispone de profesionales en su plantilla que han trabajado 20 años con los talleres de neumáticos y realizarán demostraciones y explicarán detalladamente las ventajas que ofrecen estos equipos.

Finalmente, la gama de máquinas de lavado para piezas industriales también es una parte importante de los equipos que propone SEFAC a sus clientes. Disponibles en varios tamaños, con características amplias, estas máquinas también han probado su eficacia desde hace muchos años en el mercado español.

**ADEMÁS DE COLUMNAS, LA COMPAÑÍA COMERCIALIZA SISTEMAS DE PROTECCIÓN PARA LOS FOSOS DEL TALLER, DESMONTADORAS DE NEUMÁTICOS, EQUILIBRADORAS DE RUEDAS Y MÁQUINAS DE LAVADO PARA PIEZAS INDUSTRIALES**



**AHORA, TODO ESTÁ EN TUS MANOS**

**NUEVO PORTAL DEL CLIENTE**

- CONSULTA Y ACTUALIZA TUS DATOS
- DESCARGA TUS FACTURAS

ADEMÁS, NUEVAS FORMAS DE PAGO:

bizum tarjeta online

+FÁCIL +ACCESIBLE +SOSTENIBLE

**SCANIA**

## SCANIA LANZA SU NUEVO PORTAL DEL CLIENTE

Desde este espacio cada cliente puede acceder a las facturas emitidas por Scania en cualquier momento y realizar una gestión más ágil y eficiente de las mismas. A esta importante novedad, se une la creación de una plataforma de pagos online, que permite aprobar pagos a distancia de una forma fácil y segura desde un dispositivo móvil, desde cualquier lugar y en cualquier momento. Los pagos online son seguros y ofrecen a los clientes un control total sobre las facturas y los pagos. Estas plataformas ofrecen muchas ventajas, ya que están disponibles las 24 horas del día todos los días del año y se puede acceder a ellas desde cualquier lugar. El cliente tendrá siempre las facturas a mano para llevar un control actualizado de su negocio.

Además, la gestión online de facturas y pagos comporta un importante ahorro en papel, que supone un paso más hacia la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático. Scania se ha adherido recientemente a la iniciativa The Climate Pledge, un acuerdo del que forman parte 200 empresas que se comprometen a llegar a cero emisiones de carbono en 2040, 10 años antes del plazo del Acuerdo de París.

## MOTOR TÀRREGA TRUCKS GESTIONARÁ LA RED RENAULT TRUCKS EN BARCELONA

Actualmente se encarga de la distribución y el servicio de la firma francesa en las provincias de Lleida, Girona y parte de Barcelona, y ahora pasa a asumir la gestión integral de la provincia, con la incorporación del Renault Truck Center de Zona Franca y el taller de servicio de Penedès.

Ambos emplazamientos suman una larga trayectoria vinculada a Renault Trucks, con un recorrido histórico al servicio de los transportistas de la zona que se mantiene desde hace décadas. Las instalaciones de Barcelona -situadas en un punto estratégico en Zona Franca- disponen de más de 1.500 m<sup>2</sup> de taller y oficinas y 8.000 m<sup>2</sup> de campa. El taller de Penedès -a pie de la AP-7 en su paso por Vilafranca del Penedès- cuenta con taller y oficinas de 1.000 m<sup>2</sup> y una campa de 5.000 m<sup>2</sup>.

Tras estas adquisiciones, Motor Tàrrega Trucks pasa a contar con 8 instalaciones que se corresponden con los centros de Tàrrega, Lleida, Manresa, Girona, Figueres, Seu d'Urgell, Barcelona y Penedès; con un equipo de más de 220 profesionales especializados en vehículo industrial.



## COMUNICADO

Que estimando el recurso de apelación entablado por la parte demandante, la mercantil Logisber Forwarding S.L., representada en este Tribunal por el Procurador D<sup>o</sup>. Pilar Fuentes Tomás, recurso formulado contra la Sentencia dictada el día 17 de julio de 2018 por el Juzgado de lo Mercantil número dos de los de Alicante, en funciones de Tribunal de Marcas de la Unión Europea, debemos revocar y revocamos en parte dicha resolución y en su virtud, debemos declarar y declaramos que la demandada, con el uso en el tráfico económico del signo distintivo Logiber ha infringido la marca de la Unión Europea nº 004851622, titularidad de Logisber Forwarding S.L., acordando en consecuencia

1. Condenar a la demandada a cesar en el uso del signo distintivo Logiber, tanto a título marcario como nombre comercial,

denominación social y nombre de dominio para identificar los servicios relacionados con los protegidos por la marca titularidad de la actora.

2. Prohibir la repetición de dichas conductas en el futuro, con los apercibimientos coercitivos correspondientes y con la advertencia contenida, por lo que hace a la denominación social y su modificación, en la DA17a LM.
3. A abonar a la actora por los gastos a que hace referencia el art. 43.1 inciso final LM el importe de 528,72 euros y en el importe que se determine en ejecución de sentencia con arreglo a las bases establecidas en la Audiencia Previa por el lucro cesante.
4. A la publicación del fallo de la Sentencia en las revistas Transporte XXI y Transporte 3.
5. Al pago de las costas procesales de la primera instancia.

# ¡ENHORABUENA!

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

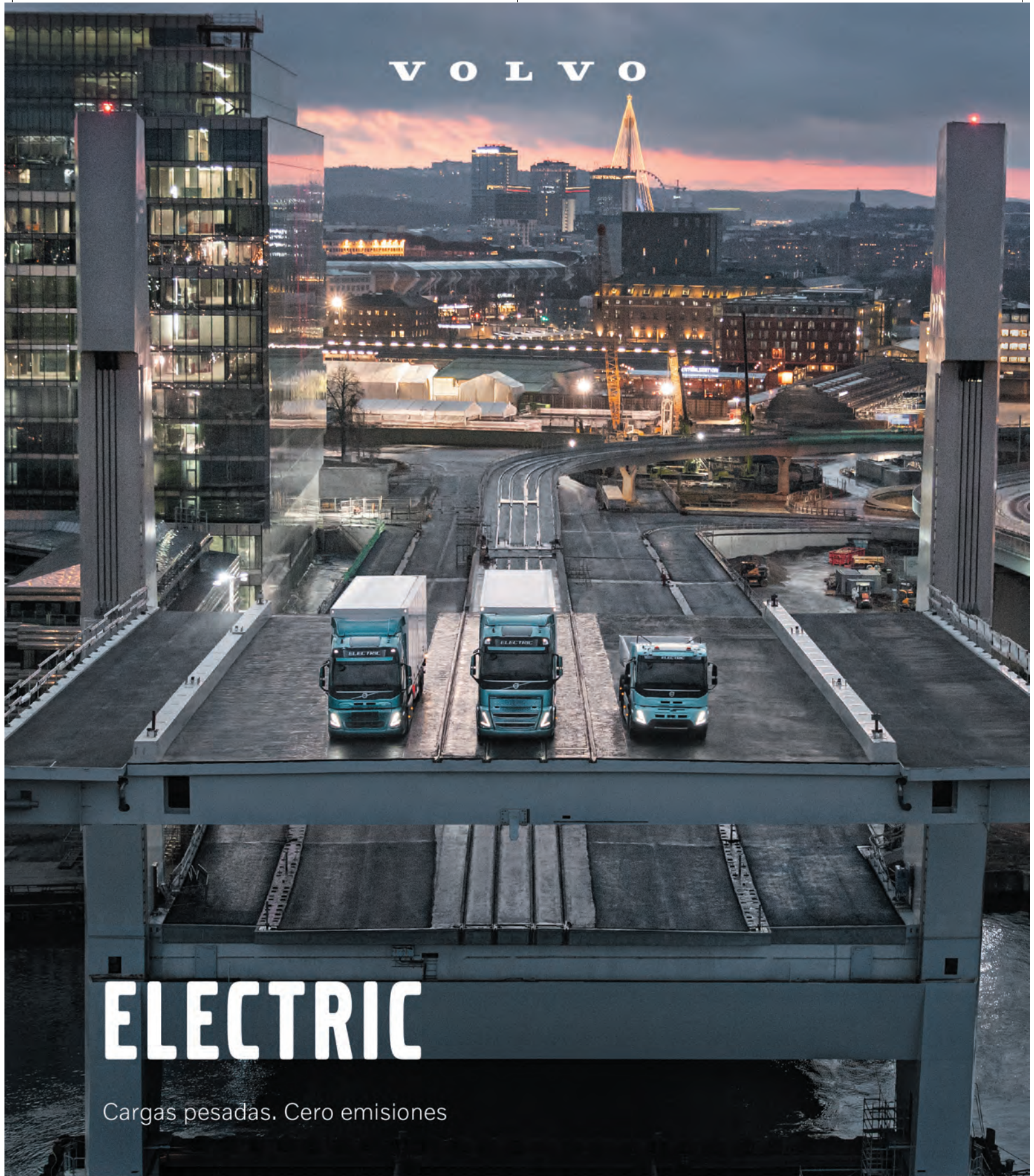
#PremiosNacionalesDelTransporte



## PATROCINADORES



V O L V O



# ELECTRIC

Cargas pesadas. Cero emisiones

Los camiones eléctricos Volvo FM, FMX y FH están diseñados para reducir al mínimo los niveles de CO2, ruido y contaminación del aire y también para poder realizar tareas de transporte en áreas en las que se aplican estrictas normativas de niveles de ruido y emisiones. Para simplificar la transición al transporte eléctrico, el camión se ofrece junto con paquetes de asistencia y servicio para planificación de carga, rutas y autonomía.



Volvo Trucks. Driving Progress