

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

Año 44. #471.  
Marzo 2022

# TRANSPORTE3

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

## MAN TGX 640 CV INDIVIDUAL LION S EL REY LEÓN



- Un acuerdo histórico para cambiar el sector •
- Suplemento: Scania Eléctrico, Camión Ecológico del Año 2022 en España •
- Especial Semirremolques • Legal: El Paquete de Movilidad empieza a aplicarse • Contacto: Volkswagen e-Crafter •

# Crafter

## Creado para mensajeros y transportistas

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

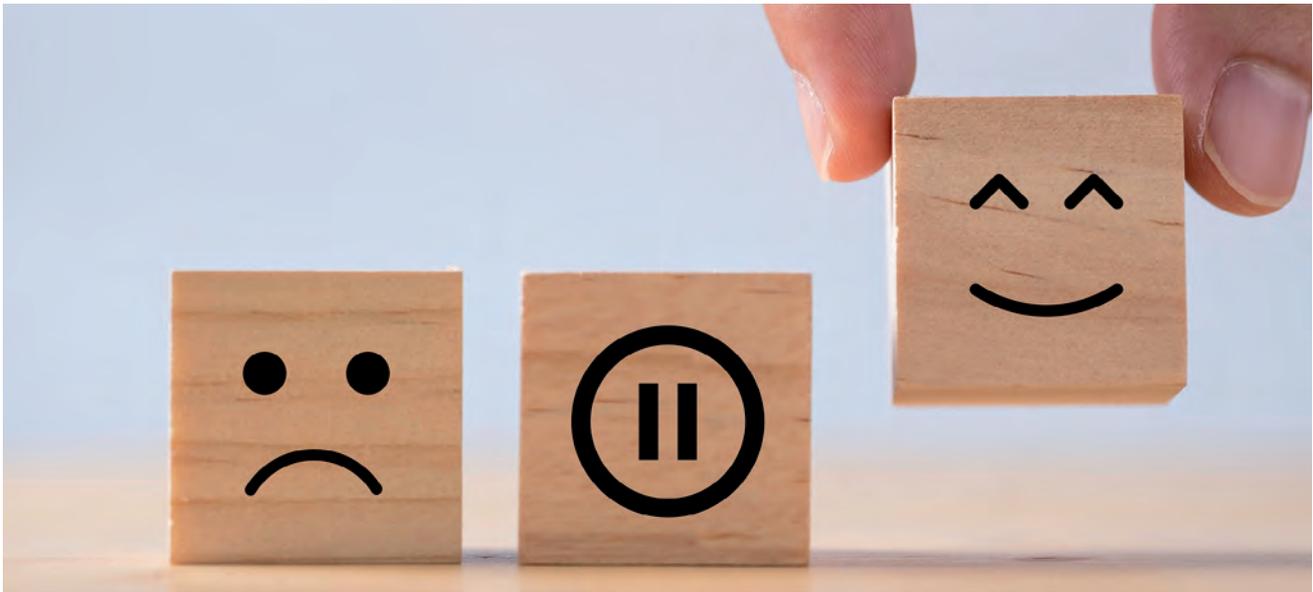


Vehículos  
Comerciales



Gama Crafter con motores EU6 consumo medio: 8,3-13,5 l/100 km. Emisión de CO<sub>2</sub>: 218-354 g/km.

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



## EL GASÓLEO DEJA EN 'STAND BY' UN FUTURO ILUSIONANTE



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

**D**espués de muchos meses de tensión, el pasado 1 de marzo se publicó el Real Decreto-ley de Medidas para la Mejora de la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera y del Funcionamiento de la Cadena Logística y de transposición de la Directiva (UE) 2020/1057, que supondrá un punto y aparte para el sector.

Tras escuchar al Comité Nacional de Transporte por Carretera, el Ministerio de Transportes ha adoptado una postura valiente, no se ha dejado amedrentar y ha desarrollado normativas para acabar con algunos de los problemas que desde tiempos inmemoriales vienen lastrando al sector. “El objetivo es reequilibrar las asimetrías existentes actualmente entre los actores del transporte de mercancías por carretera, mejorar su posición y competitividad y garantizar condiciones laborales adecuadas y protección social para los conductores”, explican desde el Paseo de la Castellana.

La prohibición de la carga y la descarga por parte del conductor, la revisión obligatoria del precio del transporte ante la variación del precio del combustible desde el momento de la contratación hasta la realización efectiva del transporte, o la reducción del tiempo de espera

a partir del cual el transportista tendrá derecho a indemnización, son tres de las medidas más destacadas, pero también se pondrán en marcha otra serie de regulaciones encaminadas a mejorar el presente y el futuro del sector.

Los transportistas han jugado bien sus cartas y posiblemente los cargadores se han confiado demasiado. Dieron por hecho que el Ministerio mantendría su tradicional “neutralidad” y evitaría tomar medidas de calado, tal y como ha sucedido con gobiernos de distinto signo desde hace muchos años. Por ello es justo aplaudir a la ministra Raquel Sánchez y a su equipo, que han hecho oídos sordos a las presiones y han sentado las bases para comenzar a dignificar el transporte de mercancías por carretera.

El incremento incontrolado del precio de los combustibles no ha permitido a los profesionales celebrar un acontecimiento histórico. Todos deseamos que llegue la paz cuanto antes a Ucrania y que se reconduzcan las aguas en el escenario internacional a medio plazo. Después de dos años muy duros marcados por el coronavirus, el mundo se merece vivir en paz, y el sector comenzar a disfrutar de un nuevo futuro, a priori, ilusionante.



03



06



16



21



38



48



52

**03 EDITORIAL**

El gasóleo deja en 'stand by' un futuro ilusionante

**38 ESPECIAL**

Semirremolques: Las lonas regresan a lo más alto

**16 PRUEBA**

MAN TGX Individual Lion S: El Rey León

**48 LEGAL**

El Paquete de Movilidad empieza a aplicarse

**06 EN PORTADA**

Una nueva normativa para cambiar el sector del transporte

**21 SUPLEMENTO**

Scania Eléctrico, Camión Ecológico del Año 2022 en España

**52 LEGAL**

Zonas de estacionamiento seguro para camiones en la UE

# TRANSPORTE3

**Revista fundada por:**  
Jesús Gómez Llorente

**Depósito Legal:**  
M-16.378-1977

**Edita:**  
Grupo Editorial Editec

**Director:**  
Luis Gómez-Llorente

**Redactor Jefe:**  
Luis Francisco Blanco Barba

**Redacción:**  
Isabel Blancas Maldonado  
Alejandra Cabornero Hernando

**Publicidad**  
Jorge Rohrer Hernando

**Pruebas Técnicas:**  
Manuel Rujas

**Colaboradores:**  
Verónica Olivera Villanueva (Periodista), José Carlos Cámara (Periodista),  
José M. Cáncer Lalanne (Doctor Ingeniero), Antonio Mozas Martínez (Ingeniero),  
Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho),  
Manuel Fernández Martínez, Gonzalo Garos, Isidoro Hernández Ferrer

**Sección Oficial:**



**Dirección, Redacción y Publicidad:**  
C/. Padilla, 72  
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

**Impresión:**  
Gráficas Aries

**Preimpresión:**  
infoycomunicación

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que TRANSPORTE 3, ni las respectivas empresas de los colaboradores, compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros

## ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



14



34



56

### 14 REPORTAJE

Ondara Logística quiere crecer en el mercado nacional

### 34 CONTACTO

Volkswagen e-Crafter conquista la ciudad

### 56 ASCATRAVI

Novedades en la formación de operadores de grúas cargadoras



# NUEVAS NORMATIVAS PARA CAMBIAR EL SECTOR DEL TRANSPORTE

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES NO CEDE A LAS PRESIONES Y APRUEBA MEDIDAS HISTÓRICAS

**EL PASADO 1 DE MARZO, EL CONSEJO DE MINISTROS APROBABA EL REAL DECRETO-LEY DE MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y DEL FUNCIONAMIENTO DE LA CADENA LOGÍSTICA Y DE TRANSPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA (UE) 2020/1057, DE 15 DE JULIO DE 2020, QUE OFRECE SOLUCIONES A PROBLEMAS HISTÓRICOS DEL SECTOR**

**D**e esta forma, se materializa el acuerdo alcanzado el pasado 17 de diciembre entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) y el departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte por Carretera, de extraordinaria relevancia en un sector esencial para la actividad económica de nuestro país, que recoge un total de 20 de medidas tanto regulatorias (las incluidas en este Real Decreto ley) como no regulatorias, en las que también se está avanzando, y que reflejan en su conjunto el compromiso del Ministerio con el sector.

## REEQUILIBRAR LAS ASIMETRÍAS EXISTENTES

“El objetivo esencial del Real Decreto-ley es reequilibrar las asimetrías existentes actualmente entre los actores del sector del transporte de mercancías por carretera, mejorar su posición y competitividad y garantizar condiciones laborales adecuadas y protección social para los conductores”, explican desde el Ministerio.

Asimismo, el Real Decreto-ley lleva a cabo la transposición de la Directiva europea de trabajadores desplazados incluida en el Paquete de Movilidad, que resulta clave en la lucha contra la competencia desleal de empresas extranjeras y para combatir el fraude en los desplazamientos de trabajadores entre Estados de la Unión Europea.

## MEDIDAS APROBADAS

✓ **Prohibición con carácter general de que el conductor realice la carga y descarga de la mercancía y soportes en vehículos superiores a 7,5 toneladas**, salvo determinadas especialidades que por su idiosincrasia requieren su participación, como es el caso de los transportes de mudanzas, vehículos cisterna, portavehículos, vehículos grúas, paquetería y repartos de carga



## EL REAL DECRETO-LEY INCLUYE LA PROHIBICIÓN DE QUE LOS TRANSPORTISTAS REALICEN LAS LABORES EN LOS CENTROS DE CARGA Y DESCARGA, ASÍ COMO EL DERECHO A REPERCUTIR EN SUS TARIFAS EL IMPACTO DE LAS SUBIDAS DEL GASÓLEO HABIDA EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES, ENTRE OTRAS MEDIDAS

sector del transporte se realiza de forma verbal), aplicando para ello la fórmula prevista en la vigente Orden Ministerial de condiciones de contratación, esto es, un 30% del porcentaje de subida del gasóleo para los camiones de mayor tamaño ( de más de 20 toneladas de MMA), un 20% para los camiones medianos (entre 3'5 y 20 toneladas) así como para los camiones de obras y un 10% para los camiones de hasta 3.5 toneladas.

fraccionada a los puntos de venta. En estos casos, el transportista recibirá una remuneración diferenciada a la del porte, que deberá venir además desglosada en la factura.

Dicha regulación entrará en vigor en 6 meses para permitir que los titulares de los centros de carga y descarga puedan contratar y formar a carretillos y mozos de almacén. El incumplimiento de dicha prohibición será sancionado como infracción muy grave con multas de hasta 4600 euros.

- ✓ **Reducción del tiempo de espera a partir del cual el transportista tendrá derecho a indemnización** cuando hace una carga o descarga, de las dos horas actuales a una hora, incluyéndose además una disposición relacionada con el cálculo de las indemnizaciones al transportista por daños ocasionados que impliquen la paralización del vehículo.
- ✓ **Revisión obligatoria del precio del transporte ante la variación del precio del combustible** desde el momento de la contratación hasta la realización efectiva del transporte, ligado a los índices que se publiquen en la página web de Mitma.

Se establece la obligatoriedad, sin posibilidad de pacto en contrario, de actualizar las tarifas de transporte que los transportistas perciben de sus clientes a las variaciones del precio del gasóleo, lo que se aplicará a todos los contratos continuados de transporte, ya sean escritos como verbales (más del 80% de la contratación en el

## “EL SECTOR HA ALCANZADO ALGUNOS OBJETIVOS HISTÓRICOS”

El Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) ha valorado positivamente el texto del Real Decreto-Ley 3/2022, de 1 de marzo, fruto de los acuerdos de mejora del sector alcanzados por el CNTC con el Gobierno el pasado 17 de diciembre. “Con esta norma el sector ha alcanzado algunos objetivos históricos, como la prohibición de la participación del conductor en las operaciones de carga y descarga, que no solo está respaldada por incuestionables razones de justicia, sino por la más simple humanidad”, analizan desde el CNTC. Del mismo modo, los transportistas manifiestan su esperanza en que aquellos aspectos del Real Decreto-Ley que han quedado pendientes de un posterior desarrollo reglamentario, “no terminen siendo desvirtuados en el buen sentido de la norma, a resultas de este desarrollo”. Consideran que queda “un importante margen de trabajo para su aplicación e implantación en la práctica cotidiana”. Por último, recuerdan que aún quedan pendientes otros objetivos “igualmente importantes, acerca de los cuales se ha de proseguir en su persecución”.



## “NO SE VAN A RESOLVER LOS PROBLEMAS DE BASE DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS”



AECOC, la asociación empresarial que reúne a más de 32.000 compañías usuarias del transporte, considera que el Real Decreto Ley, "aprobado sin dialogar con los cargadores", tendrá graves consecuencias para el conjunto de la economía, y advierte de que las medidas, que entrarán en vigor dentro de seis meses, "son de muy difícil cumplimiento y tensionarán aún más la cadena de suministro en un escenario marcadamente inflacionista". Los cargadores consideran que medidas como la prohibición de la carga y la descarga por parte del conductor o la aplicación obligatoria de la cláusula de combustible "no servirán para resolver los problemas de base del transporte de mercancías por carretera".

Desde AECOC lamentan que este Real Decreto Ley se haya aprobado "en un tiempo récord y sin participación en las mesas de negociación de las empresas que deberán soportar todos los costes y perjuicios de las medidas aprobadas". En ese sentido, confían en que durante el desarrollo reglamentario se pueda 'moldear' el contenido del Real Decreto Ley. "Se deben tener en consideración las necesidades de los usuarios del transporte, en especial de las pymes, dadas las importantes afectaciones que el documento aprobado tiene para ellas", aseguran.

A fin de poder repercutir la fuerte subida del gasóleo habida los últimos meses, el Decreto Ley incluye una Disposición Adicional que contempla la obligación de aplicar la citada fórmula teniendo en cuenta la subida del gasóleo en los últimos 12 meses. En el caso de los transportistas que tuvieran un contrato escrito con su cliente en la que ya incluyeran una fórmula de revisión diferente, dispondrán de un plazo de 6 meses para adaptarlo a la nueva regulación.

**TRAS SU PUBLICACIÓN EN EL BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO (BOE), EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS TIENE UN MES PARA CONVALIDARLO O DEROGARLO**

✓ La incorporación del régimen sancionador vinculado al cumplimiento del paquete de movilidad aprobado por el Reglamento Comunitario en cuanto a tiempos de conducción y descanso y "vuelta a casa del vehículo" cuando hace transporte internacional.

✓ El refuerzo de los medios de inspección de Mitma con medios propios de las Administraciones Públicas para luchar contra la competencia desleal en el sector.

### MEJORA DE LA EFICIENCIA DEL SECTOR

También se recogen otra serie de medidas ligadas a la mejora de la eficiencia del sector y su sostenibilidad ambiental, en concreto, la necesidad de modificación, en el plazo de 9 meses desde la aprobación del Real Decreto-ley, de determinados aspectos de la normativa de masas y dimensiones, con objeto de:

- Simplificar requisitos burocráticos de cara al uso de "megatrailers" y "duotrailers".
- Ampliar para determinados tipos muy tasados de transporte con necesidades especiales la altura máxima permitida a 4,5 metros.
- Aumentar los ámbitos en los que se pueda utilizar las 44 Tn, también con un enfoque muy específico.

Otras medidas incluidas en el Real Decreto-ley que contribuyen a la mejora de la sostenibilidad del sector son:

- La creación de un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías, que fomente relaciones justas, equilibradas y leales entre las empresas que intervienen en la contratación del transporte de mercancías. Además, se establecerá un Registro Estatal de empresas que lo suscriban.
- La creación de un estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga en relación con los servicios y condiciones ofrecidas a los transportistas profesionales.



# LA EVOLUCIÓN CONTINÚA NUEVO RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10 LA APUESTA DEFINITIVA



CONSIGUE HASTA UN 10% DE AHORRO DE COMBUSTIBLE CON TU  
RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10

## Rentabiliza tu negocio con un mayor ahorro de combustible y más kilómetros en la carretera

En 2021 tras escuchar a nuestros clientes, lanzamos las nuevas gamas TCK, introduciendo numerosas mejoras para el confort de conducción y la seguridad como la nueva columna de dirección de tres puntos y las luces LED.

Ahora, en 2022, damos un paso más hacia la excelencia con el nuevo Renault Trucks T-Energy 10. Este nuevo camión está equipado con nuestro motor de eficacia probada de última generación, que se adapta perfectamente a las necesidades específicas de tu actividad.

Pero esto no es todo, el nuevo motor Euro VI Step E de 13 litros no está solo, gracias al nuevo Turbocompound junto con la evolución de nuestra caja de cambios Optidriver y la mejora y optimización de los periféricos del motor, te permitirá obtener una mayor eficiencia en el día a día con ahorros de combustible de hasta el 10%.

Además, en combinación con el contrato de servicio Excellence Predict obtendrás también la mayor disponibilidad de tu herramienta de trabajo.

El éxito de tu negocio está a tu alcance, ¿estás preparado para la máxima rentabilidad?

Infórmate aquí de todas las novedades



## T-ENERGY 10

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





# EL GASÓLEO OSCURECE EL HORIZONTE

SU PRECIO SE HA INCREMENTADO MÁS DE UN 25% DURANTE ESTE 2022

**HACE MESES SE INICIÓ UNA INCESANTE SUBIDA DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES QUE SE HA VISTO AGRAVADA POR LA INVASIÓN DE UCRANIA**

Con un incremento en el precio de los carburantes de más de un 25% en pocos meses, y las trabas que están encontrando para poder repercutirlo a sus clientes, los 100.000 transportistas que actualmente operan en España se enfrentan a una situación económica enormemente crítica, por lo que de no adoptarse soluciones urgentes por parte del Gobierno, el sector se verá abocado a corto plazo a un colapso total y paralización de la actividad del transporte de mercancías por carretera, al no poder absorber estos incontrolados incrementos de sus costes de explotación.

A la hora de buscar culpables de esta escalada, los transportistas ponen el foco en las grandes compañías energéticas. "Están obteniendo unas ganancias escandalosas a costa de los pequeños consumidores", denuncian desde Fenadiser.

## ESPERANDO A PEDRO SÁNCHEZ

El presidente del Gobierno ha mostrado su intención de poner en marcha algunas medidas para hacer frente a la escalada de precios del combustible, aunque por el momento no han trascendido más detalles. La opción más posible es una reforma del impuesto de hidrocarburos, con el que cada año se recaudan más de 12.000 millones de euros. Este impuesto está fijado por ley y se establece en 400,69 euros por cada 1.000 litros en el caso de la gasolina y de 307 euros en el diésel. Otra posibilidad es que el Gobierno opte por rebajar el IVA del 21% al 10%, como sucedes en el caso de la luz.

Por ejemplo, el Gobierno francés ya ha tomado medidas para paliar el encarecimiento de los carburantes: a partir del 1 de abril y durante cuatro meses se aplicará un descuento en el combustible de 15 céntimos por litro.

## UN PARO INOPORTUNO

En este contexto, la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte, que agrupa a autónomos y pymes, ha convocado un paro indefinido para mostrar su disconformidad con la escalada de precios del combustible y con otras cuestiones como la carga y la descarga, los plazos de pago, la jubilación a los 60 años... A su juicio, estas problemáticas no se resolverán con las medidas a incluidas en el Real Decreto-ley de Medidas para la Mejora de la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por Carretera.

A falta de conocer que recorrido tendrá este paro, las asociaciones que forma parte del CNTC consideran que es inoportuno. "Solo servirá para desestabilizar aún más la complicada situación por la que atravesamos", señalan desde la CETM.





# 80%

## EL MAÑANA SERÁ UN 8% MEJOR

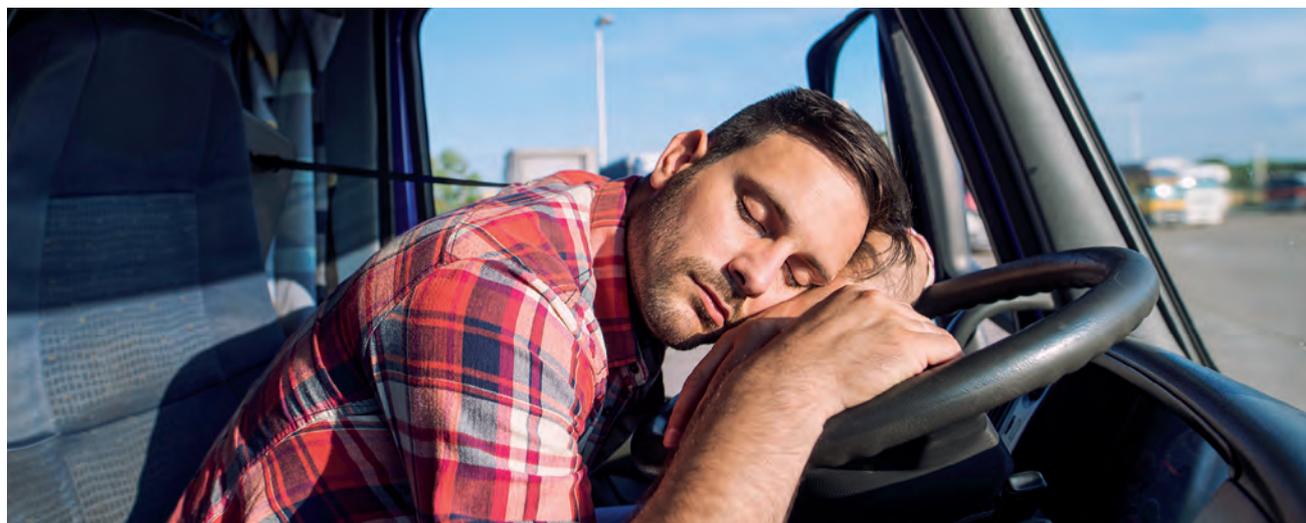
### El futuro es Super

Aunque nadie puede decir con certeza lo que traerá el futuro, estamos seguros de que será brillante. La nueva cadena cinemática Scania Super no solo aporta una conducción más suave en la carretera, sino que también es la más eficiente que hemos construido nunca. Establece un estándar industrial completamente nuevo en términos de cadena cinemática y motores de combustión, con un ahorro de combustible de al menos un 8%. Para afrontar, hoy, los desafíos del mañana. Un mañana que será un 8% mejor.

La nueva cadena cinemática Scania Super, con el motor de combustión como pieza central, ofrecerá un ahorro de combustible de al menos un 8% en comparación con el motor actual de 13 litros (DLU) de Scania. La comparación se realiza para operaciones de larga distancia.



# SCANIA



# CRECE EL CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS ENTRE LOS CHÓFERES ESPAÑOLES

CASI SE HA TRIPLICADO EL NÚMERO DE DENUNCIAS POR POSITIVOS A ALGUNAS DE ESTAS SUSTANCIAS

## LA CAMPAÑA OPERATION TRUCK&BUS ORGANIZADA POR LA ASOCIACIÓN ROADPOL A NIVEL EUROPEO Y QUE HA SIDO DESARROLLADA POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO ARROJA UNOS RESULTADOS PREOCUPANTES

**E**n esta ocasión, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron a un total de 19.039 vehículos, de los que 5.112 conductores de camiones y 124 de autobuses fueron denunciados por no cumplir alguno de los preceptos de la normativa. Además, se inmovilizaron 60 camiones por diferentes motivos atribuidos al conductor o al vehículo y que impedían continuar la circulación por carretera con seguridad.

### AUMENTA LA PRESENCIA DE DROGAS Y ALCOHOL

Destaca el número de conductores que conducían con alcohol u otras sustancias psicotrópicas, cuando fueron requeridos por los agentes de la agrupación de tráfico para realizarles las oportunas pruebas. En concreto, 14 conductores de camión fueron denunciados por dar positivo a alcohol (9 en la campaña de febrero de 2021) y 44 a otras drogas (15 positivos en 2021). Hay que recordar que la nueva Ley de Seguridad Vial permitirá a las empresas de transporte consultar la situación administrativa de los permisos de conducir de sus conductores asalariados, y realizar a sus conductores asalariados controles

iniciales, periódicos, o aleatorios sobre el consumo de alcohol o determinadas drogas.

### EXCESO DE HORAS DE CONDUCCIÓN

Como viene siendo habitual, las infracciones más numerosas (55%) han sido las motivadas por el exceso de horas de conducción. En esta ocasión, 2.468 conductores fueron denunciados por infracciones relativas a los tiempos de conducción (2.442 camiones y 26 autobuses) y 420 por cuestiones relacionadas con el tacógrafo (398 camiones y 22 autobuses).

También es importante la cifra de infracciones relativas a la documentación, tanto del vehículo como del conductor, que suponen que 1.026 conductores (949 de camiones y 77 de autobuses) circulaban con irregularidades administrativas, así como la de las sanciones impuestas por infracciones relacionadas con la Inspección Técnica (573).

### PROBLEMAS CON LA CARGA Y LA VELOCIDAD

Además, 674 conductores de camión fueron denunciados por exceso de peso o mala disposición de la carga y 142 por infracciones relativas a cinturones de seguridad y otros dispositivos (131 usuarios de camiones y 11 de autobuses).

Respecto a la velocidad, 185 conductores fueron detectados circulando a velocidades superiores a las permitidas (175 camiones y 10 autobuses).



---

Ahora con 3 años de garantía\*.

---

# SENSACIÓN DE GIGANTE.

Aunque compacta por fuera, la **Nueva Citan Furgón** ofrece hasta 2,9 m<sup>3</sup> de espacio de carga, con una carga útil de hasta 782 kg, una verdadera **sensación de gigante**.

\*Limitado a 300.000km en 36 meses para matriculaciones NI.





# ONDARA LOGÍSTICA QUIERE CRECER EN EL MERCADO NACIONAL

LA EMPRESA ILERDENSE SE REFUERZA CON CAMIONES VOLVO PARA AFRONTAR SU EXPANSIÓN

**ONDARA LOGÍSTICA NACIÓ EN 2002 CON EL OBJETIVO DE CONVERTIRSE UN ACTOR DESTACADO EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

**A** lo largo de estas dos décadas, la evolución ha sido constante: su flota ha crecido de forma sostenida y ha consolidado sus rutas fijas en el norte de Europa para todo tipo de mercancía. Además, ha puesto en marcha diferentes negocios estrechamente relacionados con la logística para ofrecer un servicio integral a sus clientes. “En 2010 incorporamos nuestro primer almacén en Avinyó (Barcelona), el cual hemos ido ampliando en diferentes fases, y posteriormente sumamos dos almacenes en la provincia de Girona (en Caldes de Malavella y Vilablareix), lo que nos ha permitido crear un HUB de distribución desde donde operamos las rutas de grupaje con destino u origen Catalunya”, explica Lluís Silvestre, CEO de Ondara Logística.

La consolidación y el crecimiento de sus diferentes líneas de negocio llevó a la compañía a construir una nueva sede en Tàrraga,

la misma población donde se creó. En la actualidad, su edificio corporativo, inaugurado en 2019, acoge los departamentos estratégicos de las diferentes empresas que conforman el grupo Ondara Logística y desde allí se coordina la actividad todas las sedes distribuidas por el territorio catalán.

## CRECER EN ESPAÑA

Sobre esta base sólida, ahora Ondara Logística trabaja para ganar protagonismo en el transporte nacional,



Desde la sede central ubicada en Tàrraga (Lleida) se gestiona toda la actividad de la compañía.



## “QUEREMOS SER UN REFERENTE EN EL MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL OFRECIENDO UN SERVICIO INTEGRAL A NUESTROS CLIENTES”

“tico con capacidad para operar semanalmente con más de 4.000 pallets” afirman desde la compañía.

### COMPROMISO CON LA SOCIEDAD

Sin lugar a duda otro factor diferenciador de Ondara Logística es su apuesta por la RSC desde un concepto transversal e implicando a las diferentes empresas, sedes, departamentos y personas. “Certificamos anualmente nuestra política de calidad y seguridad alimentaria para garantizar la máxima calidad en nuestros procesos de trabajo con la ISO 22000 e IFS Logistics; así como también es importante para nosotros garantizar el cumplimiento de las normativas medioambientales, sujetas a nuestro sector, a través de la certificación ISO 14001”, repasa Lluís Silvestre.

Además, la compañía colabora con entidades y proyectos de su entorno más cercano, tomando siempre partido por iniciativas que aportan valor “siendo siempre fieles a nuestros principios, para de esta forma, ir más allá de la prestación de nuestro servicio logístico”, explican. Colaboran habitualmente con entidades como Associació Alba, Banco de Alimentos o Fundació Ramon Noguera, “que nos permiten estar cerca de aquellas personas de nuestro entorno que necesitan nuestra ayuda”. Además, apoyan a diferentes entidades deportivas locales para fomentar la vida saludable.

una especialidad que a día de hoy representa aproximadamente un 10% de su volumen de negocio. Manteniendo su apuesta por la calidad y el servicio, la compañía quiere incrementar su cuota de mercado en el transporte de cargas completas en el centro y el nordeste del país (Madrid-Bilbao-Barcelona).

Su equipo comercial viene realizando una intensa actividad durante los últimos meses, y la flota ya se ha reforzado con la adquisición de 20 camiones Volvo FH I-Save, dos Mercedes-Benz Actros, 14 semirremolques Lamberet y cinco Lecitrailer para dar una respuesta óptima las necesidades de sus clientes. “Queremos ser un referente en el mercado nacional e internacional ofreciendo un servicio integral a nuestros clientes”, apunta Genís Comas, Director de Flota.

### SE REFORZARÁN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE Y ALMACENAJE

Además, la compañía está desarrollando otros proyectos. A corto plazo, este mismo año, incorporará la energía renovable en el consumo eléctrico en su almacén de más capacidad para buscar dos objetivos: reducción del coste y disminución del consumo de electricidad.

A medio plazo, Ondara Logística quiere ampliar su presencia en Girona. “Tenemos un proyecto ambicioso de crecimiento para estos próximos cuatro años; queremos incrementar nuestra presencia en esta zona para mejorar y reforzar nuestros servicios de transporte y almacenaje a la vez que queremos convertirnos en un referente en la distribución capilar en la zona, con la construcción de un HUB logís-



Ondara Logística cuenta con una flota compuesta por más de 70 tractoras y un centenar de semirremolques.

## ONDARA LOGÍSTICA, JURADO EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

La empresa ilerdense especializada en transporte, almacenamiento y distribución de alimentos a nivel internacional participa en la elección de los mejores vehículos industriales del año.

Lluís Silvestre, CEO de Ondara Logística, forma parte del jurado que otorga el premio ‘Camión del Año’, y Genís Comas, Director de Flota, representa a la compañía en el jurado del premio ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año’.





# MAN TGX INDIVIDUAL LION S: EL REY LEÓN

NOS SENTAMOS AL VOLANTE DEL CAMIÓN MÁS POTENTE DE LA FIRMA ALEMANA (640 CV)

**ADEMÁS DE SU MOTORIZACIÓN, LA UNIDAD PROBADA DESTACA POR SU EQUIPAMIENTO EXCLUSIVO Y ELEGANTE QUE, INEVITABLEMENTE, DESPIERTA ENVIDIA SANA**

**E**ste MAN TGX no solo es espectacular estéticamente. Además, bajo su cabina esconde un potente motor D38 de seis cilindros en línea y 15,2 litros de cubitaje. No tenemos datos de pruebas anteriores para comparar las actualizaciones realizadas en este motor, pero nos ha sorprendido gratamente por su ajustado consumo, tratándose de un propulsor tan potente.

En la gama de motores D38, MAN nos ofrece tres potencias; 520, 540 y 640 cv. Esta última es la elegida por el fabricante de Múnich para realizar este test. Mecánicamente podemos destacar su sistema de sobrealimentación compuesto de un turbocompresor de dos etapas, que nos garantiza la máxima eficiencia. Por la parte del combustible, destaca la alimentación por Common-Rail con presiones de hasta 2500 bar.

Los datos de rendimiento que nos ofrece este motor de 15 litros son excelentes. En cuanto al

## ⚙️ A FAVOR

- Potente cadena cinemática
- Volumen interior de la cabina

## ⚙️ EN CONTRA

- Ruidos aerodinámicos
- Escalones altos

par motor, el dato es de 3000 Nm, que los entrega íntegramente desde las 900 rpm y los estira hasta las 1380 rpm. Su máxima potencia es de 640 cv, pero tendríamos que subir a 1800 rpm. Esto no será necesario en la mayoría de las ocasiones ya que a 1250 rpm ya tenemos disponibles más de 540 cv.

### CAJA AUTOMATIZADA TIPMATIC

Acompaña a este potente motor una caja automatizada TipMatic modelo 12.30 DD, con capacidad para gestionar el potente par motor del que dispone. Su relación es de 16.69 a 1, pero podría contar una relación más larga, ya que un motor tan potente con un par de 3000 Nm a 900 rpm sería capaz de moverla sin ninguna dificultad. El eje trasero es el nuevo modelo optimizado HY-1344 que está equipado con bloqueo de diferencial. Monta

la nueva relación 2.31, que nos permite rodar a 90 Km/h con el motor D38 girando a 1100 rpm. En nuestro caso hemos rodado a 85 Km/h y el motor ha necesitado 50 rpm menos (1050 rpm).

Esta caja automatizada nos ofrece tres modos de conducción; Efficiency, Efficiency + y Performance. Como hemos comprobado, el motor se comporta mansamente con los primeros (Efficiency, Efficiency +), pero manteniendo una velocidad media envidiable. Con el tercero (Performance), deja patente todo su potencial y demuestra de lo que son capaces sus 640 cv frente a las rampas más fuertes de los puertos del Guadarrama y Somosierra. Nosotros hemos elegido para nuestro recorrido el modo Efficiency. Creemos que es el óptimo para mantener a raya el consumo, a la vez que seguimos disponiendo de sistemas como el cambio manual y el kick-down, que con el modo Efficiency + quedan anulados. Todo el manejo de la caja TipMatic (activación, modos de conducción, control manual del cambio y frenos auxiliares) ahora se realiza desde el mando situado a la derecha del volante.

#### GRAN CABINA INDIVIDUAL

En estas nuevas cabinas TGX, MAN ha optado por instalar tres escalones para acceder a su interior. Son amplios y, aunque son un poco altos, están bien diseñados. Una vez en el interior, apreciamos una serie de detalles que nos dejan claro que estamos ante una unidad especial.



1. El motor D38 de 640 cv destaca por sus prestaciones y bajo consumo.
2. Un turbocompresor de doble etapa es el encargado de obtener la máxima eficiencia a este motor D38.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
454	80,62	139,5	30,73

## ACOMPÑA A ESTE POTENTE MOTOR UNA CAJA AUTOMATIZADA TIPMATIC MODELO 12.30 DD, QUE OFRECE TRES MODOS DE CONDUCCIÓN: EFFICIENCY, EFFICIENCY + Y PERFORMANCE

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- Modelo: ..... D38 Euro 6d
- Nº cilindros: ..... 6 en línea
- Cilindrada: ..... 15.2 litros
- Diámetro/Carrera: ..... 138/170 mm
- Potencia máxima: ..... 640 cv a 1.800 rpm
- Par máximo: ..... 3000 Nm de 900 a 1380 rpm
- Potencia freno motor: ..... EVBec de 340 Kw a 2400 rpm

#### TRANSMISIÓN

- Embrague: ..... Monodisco MFZ 430 mm
- Caja de cambios: ..... TipMatic 12+2 30 DD
- Puente trasero: ..... HY-1344 con bloqueo de diferencial 13 t
- Relación de grupo: ..... 2,31 a 1

#### SUSPENSIONES

- Delantera: ..... Ballestas parabólica de 1 hoja para 7,5 t
- Trasera: ..... Neumática de 4 fuelles para 13 t

#### FRENOS

- Delanteros: ..... Frenos de disco ventilados
- Traseros: ..... Frenos de disco ventilados

#### DIRECCIÓN

- Tipo: ..... MAN Comfortsteering

#### RUEDAS

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

#### DEPÓSITOS

- Combustible: ..... Aluminio con capacidad de 490 litros
- AdBlue: ..... Plástico con capacidad de 80 litros

#### PESOS

- MMA conjunto: ..... 40.000 Kilos

## ESTE CAMIÓN ESTÁ MOVIDO POR UN D38 DE SEIS CILINDROS EN LÍNEA Y 15,2 LITROS DE CUBICAJE CON 640CV

Nos llama la atención la sensación de gran amplitud interior que MAN ha conseguido mediante los tonos claros de los tapizados. La altura máxima disponible sobre el túnel de motor es de 2007 mm y de 2150 mm si lo medimos desde delante de los asientos. Interiormente las medidas del largo y ancho son casi idénticas (2145 mm y 2270 mm respectivamente). Sin lugar a duda, su gran volumen interior encaja a la perfección con las necesidades de un

### CONSUMOS

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte - San Rafael A-6, AP-6	46	20,5	44,56	34:38	79,69
San Rafael - Adanero AP-6	50	11	22	37:03	80,97
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero N-601/CL-600	80	17	21,25	1:01:22	78,22
Tudela de Duero - Aranda del Duero N-122	80	25	31,25	1:03:15	75,89
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero - Somosierra A-1	59	32,5	55,08	44:21	79,82
Somosierra - San Agustín de Guadalix A-1	58	12	20,69	39:08	88,93
San Agustín de Guadalix - Boadilla del Monte A-1/M-50	81	21,5	26,54	58:05	83,67
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	96	31,5	32,81	1:11:41	80,35
Tramo 2	160	42	26,25	2:04:37	77,04
Tramo 3	198	66	33,33	2:21:34	83,92
<b>Total</b>	<b>454</b>	<b>139,5</b>	<b>30,73</b>	<b>5:37:52</b>	<b>80,62</b>

Km inicio: 22.311 - Km final: 22.764

Litros gasoil: 143,28  
Litros Adblue: 6,52

Climatología Inicio: 6,5° - Mitad: 12° - Final: 15°



3



4



5

- Este TGX Individual S presenta un puesto de conducción moderno y cómodo.
- La botonera izquierda del volante multifunción engloba a todas las funciones relativas a los controles de crucero.
- No faltan las ayudas al conductor en este Nuevo TGX Individual S.

conductor que realiza transporte de larga distancia. Su exclusividad va acompañada de un puesto de conducción cómodo y moderno. Todo está pensado para garantizar la comodidad del conductor.

El cuadro de relojes es ahora una pantalla de alta definición de 12.3 pulgadas que muestra una gran cantidad de información de una manera clara. Una segunda pantalla a la derecha da servicio al sistema de infoentretenimiento, que se activa desde el novedoso SmartSelec, un mando rotativo desde donde podemos seleccionar toda su oferta (navegador, radio, etc). El lujo de los interiores es una señal de identidad en este modelo TGX Individual S. El volante multifunción con aire deportivo está tapizado en cuero con costuras en rojo. Y hace juego con el resto de los detalles presentes en el interior. Los asientos Premium también están tapizados en cuero y alcántara. E incluyen el bordado en rojo del león de MAN.

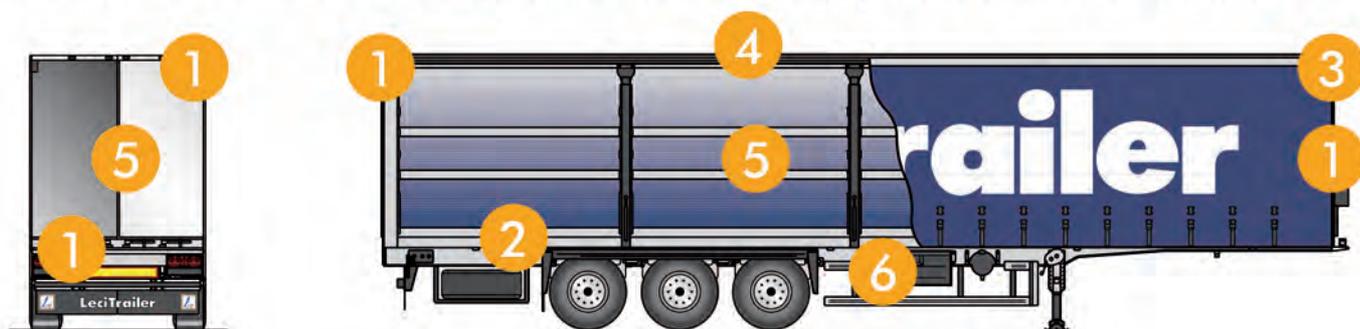
# ELiTE

**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](http://www.lecitrailer.com)



**LeciTrailer**

## EXCLUSIVIDAD

Este MAN TGX Individual Lion S no quiere pasar desapercibido. Su cabina de color rojo, con numerosos cromados y detalles de fibra de carbono, está coronada con una barra portafaros y bocinas en acero en los laterales. Inevitablemente se convierte en el centro de atención.

A priori, estos extras exteriores van en contra de todo lo establecido como adecuado para mejorar la aerodinámica, pero los datos muestran que su consumo es realmente ajustado para tratarse de uno de los motores más potentes del mercado.

MAN pone a disposición de los transportistas un camión exclusivo sin penalizar sus bolsillos.



Ambos asientos son de calidad premium. Además, el del acompañante puede plegarse.

## ESTE MAN INDIVIDUAL LION S DISPONE DE UNA CABINA AMPLIA Y CONFORTABLE, Y OFRECE A LOS TRANSPORTISTAS MÚLTIPLES OPCIONES DE PERSONALIZACIÓN

Como indica su nombre ("Individual"), la cabina está preparada para un solo ocupante y dispone de una sola litera (800 mm de anchura en la parte central y 2000 mm de largo). Esta litera también incorpora una hamaca de respaldo que mejora nuestra postura en momentos de descanso. La zona de paso entre los asientos ahora está totalmente liberada al repositionar el mando de freno en el salpicadero. En cuanto al almacenaje, en estas cabinas TGX no nos podemos quejar de espacio, ya que disponemos de un total de 1100 litros. Bajo la litera disponemos de 526 litros, además de la nevera. En la parte alta trasera 355 litros y en la delantera 48 litros. El resto de espacio se distribuye entre cajones y baldas. Al equipamiento interior no le falta un detalle. Tenemos todo lo necesario para que la vida a bordo sea lo más confortable posible: televisión de 22" situada en la zona de descanso, cafetera y microondas en la zona central de los muebles altos traseros y nevera de gran capacidad bajo la litera.



6. La zona de descanso ha sido diseñada para ofrecer el máximo confort al conductor.
7. El TGX individual S presenta un equipamiento de alto nivel (microondas, cafetera...).



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

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

Año 44. #471  
Marzo 2022

# TRANSPORTE3

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

## SCANIA ELÉCTRICO

### CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA



# ASÍ ES EL SCANIA ELÉCTRICO

PARA LOGRAR UN TRANSPORTE SIN COMBUSTIBLES FÓSILES, SCANIA APORTA DISTINTAS SOLUCIONES. A LA GAMA MÁS AMPLIA DEL MERCADO EN BIOCOMBUSTIBLES Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SE SUMA LA ELECTRIFICACIÓN. LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE SCANIA TIENEN LA CAPACIDAD DE REALIZAR TRANSPORTES 100% LIBRES DE EMISIONES LOCALES Y OFRECEN UN FUNCIONAMIENTO COMPLETAMENTE SILENCIOSO.



## MOTOR: 230 KW

Su motor eléctrico de imán permanente con refrigeración por pulverización de aceite proporciona una potencia continua de 230 kW (1300 Nm) y una máxima de 295 kW (2200 Nm). Además, cuenta con una toma de fuerza eléctrica de 60 kW.



## HASTA 250 KM DE AUTONOMÍA

El camión 100% eléctrico de Scania está disponible con la opción de cinco baterías, para un total de 165 kWh, o nueve baterías con 300 kWh de capacidad total instalada. Su autonomía puede alcanzar los 250 kilómetros.



## RECARGA: MENOS DE UNA HORA

La batería de este camión eléctrico está equipada con un sistema de recarga estándar (CCS2) en corriente continua: las cinco baterías se pueden cargar en menos de 55 minutos y las nueve baterías en menos de 100 minutos. El vehículo también se recarga a través de la frenada regenerativa.



## MÍNIMAS EMISIONES SONORAS

Las emisiones sonoras de este vehículo son muy reducidas. Se sitúan en torno a los 65 dB, muy por debajo de un modelo diésel (80db) o de gas (72db). De este modo puede trabajar en los núcleos urbanos en horario nocturno sin causar ningún tipo de molestia.



Todos los años, Scania lanzará al menos una nueva solución eléctrica con el fin de satisfacer todas las necesidades de transporte, incluido el de larga distancia

### URBANITA

El camión eléctrico de Scania está disponible para las cabinas L y P, dos opciones idóneas para realizar trayectos de corta y media distancia 100% limpios. Se comercializan tres configuraciones (4x2, 6x2, 6x2\*4). La distancia entre ejes oscila entre 3950-5750 en los modelos con cinco baterías y 4350-5750, si están equipados con nueve baterías.

### SCANIA ZONE



Este vehículo puede ser gestionado con Scania Zone, la herramienta que ayuda a los conductores a seguir las normas de tráfico y medioambientales, permitiendo un **funcionamiento sostenible** del camión y proporcionando una **mayor seguridad** a los ciudadanos. Gracias a Scania Zone, cada transportista puede trabajar de acuerdo con determinadas consideraciones relativas a la velocidad, el ruido y emisiones que requiera el entorno urbano.

### UNA SOLUCIÓN LLAVE EN MANO



Realizar transporte de mercancías con un vehículo 100% eléctrico puede resultar complejo en un primer momento. Por ello, Scania acompaña a sus clientes en el camino hacia la electromovilidad y les ofrece soluciones completamente adaptadas a sus necesidades, que van desde la configuración del propio vehículo hasta aspectos relacionados con la carga y el contrato de energía, pasando por el mantenimiento o la conectividad.



## LA EMPRESA ASTURIANA DEDICADA A LA DISTRIBUCIÓN ALIMENTARIA HA SIDO LA PRIMERA EN INCORPORAR UN CAMIÓN 100% ELÉCTRICO DE SCANIA

**D**esde 2012, Alimerka viene apostando por el transporte más sostenible, primero renovando su flota de furgonetas por vehículos eléctricos y después los camiones diésel por vehículos de GNL, disponiendo a día de hoy de una flota 100% Scania con 70 camiones de GNL.

Hace unos meses decidió incorporar un camión 100% eléctrico de Scania de la serie P, propulsado por un motor de 230 kW, equivalente a algo más de 310 CV, y con 9 baterías de iones de litio que ofrecen una capacidad total instalada de 300 kWh. El camión ha recorrido una media de 180 kilómetros al día, lo que ha permitido realizar el mismo trabajo habitual de rutas que con un modelo equivalente con motor de combustión.

### RESULTADOS MUY POSITIVOS

Pelayo Alonso, responsable de Flotas de Alimerka y miembro del jurado que otorga el premio 'Camión Ecológico del Año', también hace una valoración muy positiva. "Queríamos

comprobar su comportamiento y ver la respuesta de este vehículo en el día a día. El resultado ha sido tan positivo que hemos apostado por incorporar a la flota de Alimerka otro Scania eléctrico más. Es un paso más para lograr un transporte sostenible".

## PRIMERAS ENTREGAS EN EUROPA



**FALKENKLEV LOGISTIK.** Scania ha colaborado estrechamente con la compañía sueca en su camino hacia la electromovilidad y le ha ofrecido **una solución 'llave en mano'**: suministra los camiones y también la infraestructura de recarga, que será de uso público y está preparada para la carga de las próximas generaciones de vehículos eléctricos con baterías más grandes y de mayor autonomía.



**AMAGER RESSOURCECENTER (ARC).** La empresa responsable de la gestión de residuos urbanos en la región de Copenhague (Dinamarca) **incorporará a su flota 78 camiones de la Serie L totalmente eléctricos, más otros 23 camiones opcionales.**



**ASKO.** El principal mayorista de alimentos de Noruega también ha realizado una decidida apuesta por Scania. A finales de este año, su flota contará con **75 camiones eléctricos.**

# ASÍ EVOLUCIONA LA ELECTROMOVILIDAD EN ESPAÑA

**EL BARÓMETRO DE ELECTROMOVILIDAD DE ANFAC, QUE ANALIZA LA PENETRACIÓN DE LOS VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS Y LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO, MUESTRA QUE NUESTRO PAÍS REGISTRÓ EN 2021 UN CRECIMIENTO DE 8,9 PUNTOS, ALCANZANDO UN TOTAL DE 27,5 PUNTOS SOBRE 100**

**E**ste aumento queda muy lejos del experimentado en el conjunto de los países europeos, que crecen 21,9 puntos de media y cierran el año con una valoración en 61,2 puntos. Este valor de la media europea cierra el año muy cerca del cumplimiento de los objetivos de desarrollo de la electromovilidad planteados por el Barómetro para 2025 y abre la distancia respecto a España.

## 340.000 PUNTOS DE RECARGA EN 2030

Desde ANFAC, como representante de los fabricantes de automóviles, se sigue trabajando en impulsar y acelerar la electrificación de la movilidad en España a través de propuestas como las 16 medidas para el despliegue de puntos de recarga, así como el mapa de Infraestructuras de recarga a nivel nacional y por CCAA que permitan un impulso coordinado, consensuado y calendarizado para alcanzar los necesarios 340.000 puntos de recarga en 2030 en línea con los objetivos planteados por el PNIEC y con el horizonte del cumplimiento de las exigencias de reducción de emisiones marcadas desde la Comisión Europea.

## 400 MILLONES PARA DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE

El Consejo de Ministros aprobó el pasado mes de noviembre el Real Decreto que regula las ayudas de 400 millones de euros que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) va a transferir a las comunidades y ciudades autónomas con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) para impulsar la descarbonización del transporte profesional. Los potenciales adjudicatarios de los fondos son los autónomos y las empresas privadas de transporte de mercancías y/o domiciliadas, así como las empresas que se dedican al transporte privado complementario. Concretamente, las ayudas para adquirir camiones BEV (N2 y N3) van desde los 90.000 a los 190.000 euros.

La vigencia del programa se extiende hasta el 30 de abril de 2024 y se estima que podrán subvencionarse hasta 2.000 camiones y 500 autobuses eléctricos puros de emisiones cero.



**“IMPULSAR EL DESARROLLO DE PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO HA DE CONVERTIRSE EN UNA PRIORIDAD PARA NUESTRO PAÍS”, DESTACA JOSÉ LÓPEZ-TAFALL, DIRECTOR GENERAL DE ANFAC**



UN JURADO COMPUESTO POR MÁS DE MEDIO CENTENAR DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE YA TRABAJAN CON VEHÍCULOS 'ECO' Y ESPECIALISTAS DEL ÁMBITO DE LAS ENERGÍAS ALTERNATIVAS, HA DISTINGUIDO AL SCANIA ELÉCTRICO (BEV) CON ESTE RECONOCIMIENTO

Esta distinción que se entrega por primera vez en esta edición de los Premios Nacionales del Transporte ha sido concebida para reconocer el esfuerzo y la apuesta por la innovación de los fabricantes de camiones propulsados con energías alternativas. “Nos enorgullece mucho haber recibido este premio y especialmente nos satisface que haya sido en la categoría de “Camión Ecológico del Año”. El propósito de Scania es impulsar el cambio hacia un sistema de transporte sostenible, aumentando la rentabilidad de los clientes y creando negocios responsables. Scania lleva años investigando en este campo y es un honor que un jurado de esta categoría, haya reconocido nuestra labor”, afirma Sebastián Figueroa, Director General de Scania Ibérica.

## JURADO DEL CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA



AEDIVE - Arturo Pérez de Lucía  
 AeH2 - Francisco Tinaut Fluixa  
 AESSGAN - Manuel Lage Marco  
 ALIMERKA - Pelayo Alonso Navas  
 APPA - Álvaro Mitjans  
 AQUASERVICE - Rafael Vañó Igual  
 ASCATRAVI - Ramón Lozano Martín-Buro  
 ASEPA - Antonio Mozas Martínez  
 BIO-E (Asociación Española del Bioetanol) - José Ramón Freire  
 CAMPILLO PALMERA LOGISTICS - Joaquín Campillo González  
 CARRERAS GRUPO LOGISTICO - Jesús Carreras Calvete  
 CEFTRAL - Juan Antonio Figueroa  
 CESPRA (Grupo Ferroviario) - Manuel Rubio Abadín  
 COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres  
 DELGO OT - Félix González  
 DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez  
 ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo López  
 FCC - Antonio Bravo  
 FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades  
 GASNAM - Eugenia Sillero  
 GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana Orten  
 GRUPO ESK - Francisco J. Corell Grau  
 GRUPO MAT - Avelino Traba  
 GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz Conte  
 GRUPO TRANSLEYCA - María del Mar Casas Prieto  
 GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque  
 HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco Blanco  
 IDAE - Ángel Cediell Galán

IDIADA - Ignacio Lafuente Buil  
 INSIA - José María López Martínez  
 INTA - José Luis Rivera Pardo  
 LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruiz Alonso  
 MARCOTRAN - Jesús Marco Berges  
 MG TRANSPORT - Tomas Fernandez  
 NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve Piquer  
 PRIMAFRIO - José Esteban Conesa Alcaraz  
 REDUR - Raúl Lozano  
 REVISTA TRANSPORTE 3 - Manuel Rujas Vicente  
 SJM LOGITRANS - Mikel Fernández  
 TRANSNUGÓN - Pablo Bordils Montero  
 TRANSPORTES ABENGOZA - Federico Abengoza  
 TRANSPORTES CABRERA - José Antonio Cabrera  
 TRANSPORTES CAUDETE - Ruben Pagan Acuyo  
 TRANSPORTES FRIGORIFICOS SANDOVAL - Jorge Sandoval  
 TRANSPORTES MAZO HERMANOS - Jose Ramón Mazo Baldovi  
 TRANSPORTES MENENDEZ - Manuel Menéndez  
 TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort Tena  
 TRANSPORTES PAÑALON - Marcos Montero Ruiz  
 TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias  
 TRANSPORTES YAGÜE & LAGO - Cristóbal San Juan Delgado  
 TUDEFRIGO - Faustino Tudero García  
 URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado Hernandez  
 VIA AUGUSTA - Carmelo González Sayas  
 XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

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



# 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



# EL CAMIÓN PESADO 100% ELÉCTRICO DE MAN LLEGARÁ ANTES DE LO PREVISTO

YA HA DADO A CONOCER UN PROTOTIPO CASI DE SERIE DE SU NUEVO CAMIÓN ELÉCTRICO

**LA PRODUCCIÓN DE CAMIONES ELÉCTRICOS DE LA GAMA PESADA DARÁ COMIENZO A PRINCIPIOS DE 2024 EN LA PLANTA DE MÚNICH CON LA ENTREGA INICIAL DE 200 UNIDADES, ES DECIR, CASI UN AÑO ANTES DE LO PREVISTO**

**M**AN Truck & Bus está dando un gran paso hacia los vehículos industriales de cero emisiones. Acaba de anunciar que la producción de camiones eléctricos de la gama pesada dará comienzo a principios de 2024 en la planta de Múnich con la entrega inicial de 200 unidades, es decir, casi un año antes de lo previsto.

“Tenemos que impulsar con mayor rapidez la electrificación de nuestra flota. Solo conseguiremos acelerar la electromovilidad si apoyamos y convencemos a nuestros clientes para que lleven a cabo dicha transición. A tal fin, estamos creando soluciones digitales y opciones de carga integra-

les”, ha explicado Alexander Vlaskamp, CEO de MAN Truck & Bus.

#### PRODUCCIÓN DE PACKS DE BATERÍAS

Las baterías de los vehículos son un elemento clave en el camino hacia una conducción libre de emisiones. En la primavera de 2021, MAN comenzó a desarrollar su propio know-how en el montaje de packs de baterías. El eje de todo esto es el centro técnico de movilidad eléctrica en la planta de Núremberg, donde se han fabricado desde entonces los primeros packs de baterías para pruebas en vehículos eléctricos y ensayos internos.



## eCONSULTING

MAN considera que la oferta de eConsulting es fundamental para lograr la transición de los clientes a la conducción sin combustibles fósiles y, asimismo, facilitar el uso del transporte sostenible a los usuarios. Para una óptima conversión de la flota de diésel a BEV se requiere un análisis integral de las necesidades de los clientes mucho antes de la compra de un camión eléctrico. Una vez tomada la decisión de adquirir un eTruck, eConsulting se encarga de la fase operativa que incluye la optimización de costes, el análisis de rutas y la optimización de la flota y la infraestructura de carga.

**MAN ESTÁ CREANDO  
SOLUCIONES DIGITALES Y  
OPCIONES DE CARGA  
INTEGRALES PARA APOYAR A SUS  
CLIENTES EN EL CAMINO HACIA  
LA ELECTROMOVILIDAD**

## IMPULSO AL HIDRÓGENO

Durante los próximos meses MAN también intensificará sus actividades de investigación en todo lo relacionado con la movilidad con hidrógeno. En el marco del proyecto «Flota bávara» (Bayernflotte), que contará con una financiación de 8,5 millones de euros, el fabricante



está desarrollando un camión de pila de combustible junto con Bosch, Faurecia y ZF. Está previsto que los primeros vehículos se entreguen a mediados de 2024 a cinco clientes: BayWa, DB Schenker, GRESS Spedition, Rhenus Logistics y Spedition Dettendorfer. Durante un año, probarán en uso real los camiones de pila de combustible alimentados con hidrógeno.

El fabricante alemán considera que la propulsión eléctrica con baterías y la de pila de combustible alimentada por hidrógeno van de la mano tecnológicamente y se complementan entre sí, aunque señalan que los costes energéticos de los camiones eléctricos de batería les colocarán, por el momento, por delante de los de hidrógeno. “Solo cuando dispongamos de suficiente hidrógeno verde y de la infraestructura correspondiente, mucho después de 2030, esperamos utilizar camiones de hidrógeno en algunas áreas de aplicación concretas”, explica Alexander Vlaskamp, presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus.

**Nuestro compromiso  
ES TU ÉXITO**



2277 BWX  
S 6076 BCG

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

  
T.F. 434 967 141 533 [www.parcisa.com](http://www.parcisa.com)



# LLEGA EL RENAULT TRUCKS T ENERGY-10

LA MARCA REFIRMA SU COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD Y REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO2

**TRAS LA ÚLTIMA RENOVACIÓN CENTRADA EN OFRECER UN MAYOR CONFORT Y SEGURIDAD DE CONDUCCIÓN, ASÍ COMO LA MAYOR DISPONIBILIDAD, AHORA LA MARCA AVANZA PARA OFRECER AÚN MÁS EFICIENCIA A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE**

**E**ste modelo T ENERGY-10 incorpora ahora el nuevo motor D13 TC, con la última generación del sistema Turbocompound, y se han optimizado la caja de cambios Optidriver y los periféricos del motor. Todas estas innovaciones tecnológicas combinadas, que incorporan una mejor combustión del motor y una minimización de las pérdidas gracias a la reducción de fricción del motor, unidas a las mejoras de software, hacen posible una reducción de hasta el 10% del consumo de combustible necesario para llevar a cabo su actividad.

#### SERVICIOS UPTIME

El nuevo Renault Trucks T Energy-10, con todos los servicios asociados, proporciona, además, la máxima rentabilidad y durabilidad gracias a las herramientas que aseguran el mantenimiento más adecuado y la mayor disponibilidad del vehículo, (actualización de softwares en remoto, Excelente Predict, Optifleet).

#### ELEVANDO LA EFICIENCIA

Tras la reciente evolución de las gamas T, C y K, los vehículos cuentan con mejoras en el diseño de la cabina, mayor seguridad con los nuevos faros Led, e incorpora una nueva columna de dirección, ajustable en tres posiciones, litera y asientos más con-

fortables, cuadro de mandos panorámico y mayor espacio de almacenamiento, entre otras innovaciones.

## IGNACIO LAZCOZ, NUEVO DIRECTOR COMERCIAL DE RENAULT TRUCKS ESPAÑA

Desde su incorporación al Grupo Volvo en el año 2000, Lazcoz ha asumido distintos roles de responsabilidad en la actividad comercial, tanto en vehículos nuevos como en usados, área que ha liderado como director de Used Trucks, con gran profesionalidad y muy buenos resultados globales desde el año 2018. Ahora se pone al frente de la Dirección Comercial de la marca en nuestro país. Ignacio es Licenciado en Económicas por la Universidad Complutense de Madrid, formación que completa con un MBA en el Instituto de Empresa. Además de conocer en profundidad el segmento de los vehículos de ocasión, ha desarrollado también su carrera profesional previa en otros departamentos como Ventas a la Administración o como Formador de herramientas comerciales.





# IVECO S-WAY GNL PARA EL TRANSPORTE ESPECIAL

LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS SE ABREN PASO EN LAS ESPECIALIDADES MÁS EXIGENTES

## EL USO DE SOLUCIONES DE TRANSPORTE CON ENERGÍAS ALTERNATIVAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGAS ESPECIALES ES UN HITO IMPORTANTE EN EL CAMINO HACIA LA DESCARBONIZACIÓN DEL SECTOR

**E**l rendimiento de los vehículos pesados propulsados por gas natural licuado (cargas estándar de hasta 24 toneladas) es comparable al de los vehículos propulsados por diésel. Sin embargo, sigue habiendo una diferencia en la potencia del motor, que puede repercutir en el rendimiento de los vehículos en pendientes especialmente difíciles o cuando se transportan cargas que superan los límites de peso.

### HASTA 50 TONELADAS

Gracias a la dedicación de Gruber Logistics, se ha superado este obstáculo creando las condiciones logísticas necesarias para introducir los combustibles alternativos en el sector de las cargas anormales. De hecho, tras un periodo inicial de pruebas, los vehículos de gas natural licuado ya están en funcionamiento en las rutas entre Alemania y el Reino Unido desde la zona de Kreuztal, uno de los principales centros de Gruber Logistics en Alemania. Las cargas transportadas varían en peso entre 30 y 50 toneladas.

### EFICIENCIA OPERATIVA Y MEDIOAMBIENTAL

"Será posible que el GNL, y más tarde el BioGNL, se utilicen de forma generalizada en el sector de las cargas anormales, pero para que esto ocurra, debemos cambiar nuestros métodos de trabajo, cambiar las rutas, cambiar la forma de conducir, etc. Hay

que abordar estas y otras cuestiones para poder implantar con éxito las innovaciones ECO a gran escala, incluso en áreas que nunca antes habríamos imaginado que fueran posibles", explica Michael Gruber, Director de la división XTL de Gruber Logistics. Desde IVECO Italia, su Director Energías Alternativas, Fabrizio Buffa, destaca que el IVECO S-WAY GNL "está en el camino que conduce a la descarbonización del mundo del transporte. El uso del gas natural, especialmente en su versión bio, es esencial para conseguir resultados inmediatos y eficientes."

## GRUPO MAGANETTI SE CONVIERTE EN EL TERCER EMBAJADOR IVECO

Este operador de transporte apuesta por el uso de vehículos de gas natural y contribuye a la



protección del medio ambiente trabajando con una flota de vehículos IVECO con GNL y Bio-GNL. El nombramiento forma parte de una iniciativa que pretende dar a conocer los valores de la marca en una serie de temas, siendo la sostenibilidad la máxima prioridad. Se suma a GLS Italia y Nicholls Transport (Inglaterra).



# VOLVO MEJORA EL RENDIMIENTO DE SUS CAMIONES DE LARGA DISTANCIA

LA MARCA SUECA HA AHONDADO EN SU CONCEPTO I-SAVE DEL VOLVO FH

**VOLVO TRUCKS HA DEJADO PATENTE SU APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD COMO LA PRINCIPAL SOLUCIÓN A LARGO PLAZO, PERO CONSIDERA QUE LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN ENERGÉTICAMENTE EFICIENTES SEGUIRÁN JUGANDO UN PAPEL IMPORTANTE DURANTE AÑOS**

La firma sueca ha optimizado el proceso de combustión de los motores mediante la adaptación de los inyectores, la compresión y del árbol de levas específicamente a los nuevos pistones mejorados y únicos con patrón de onda. El peso total y la fricción interna también se han reducido. Se han actualizado el turbocompresor de alto rendimiento y la bomba de aceite e incluso los filtros de aceite, combustible y aire incluyen mejoras patentadas para un mejor rendimiento.

## MÁS SUAVE, MÁS INTELIGENTE Y MÁS RÁPIDO

El corazón de I-Save es el motor de 13 litros con la tecnología de turbocompresor de Volvo, D13TC, que posibilita conducir a bajas revoluciones del motor y marchas largas durante períodos de tiempo más largos. El resultado es una conducción más suave y silenciosa. Además de todas las actualizaciones de hardware, se ha añadido una nueva generación de software para la gestión del motor, que a su vez se comunica con una caja de cambios I-Shift actualizada. El resultado no solo mejora el ahorro de combustible, sino que también proporciona una capacidad de conducción claramente mejorada.

Además, I-Torque, el nuevo software de par inteligente, aumenta la eficiencia energética mediante el análisis de los datos de topografía de I-See y la adaptación de la conducción a la ruta real. I-See utiliza información sobre la ruta planificada para aprovechar la energía cinética del camión de la mejor manera posible cuando se conduce en terrenos montañosos. La nueva función I-Torque gestiona la selección de marchas, el par motor y el frenado cuando se activa I-Cruise.

La aerodinámica del camión juega un papel importante en el ahorro de combustible. Volvo ha introducido varios cambios para mejorar el flujo de aire.

## AUMENTA LA OFERTA



I-Save ha prestado un buen servicio a los clientes de camiones de Volvo desde que se lanzó en 2019. Como respuesta al gran interés suscitado, ahora se está añadiendo un nuevo nivel de potencia de 425,82 CV a los anteriores de 466,38 y 506,93 CV. Todos los motores pueden funcionar con HVO100.



# GRUPO LOGÍSTICO ARNEDO REALIZA UNA APUESTA HISTÓRICA POR SCANIA

INCORPORARÁ A SU FLOTA 240 CAMIONES DE LA SERIE R CON MOTOR DE 450 CV

**CON ESTA ADQUISICIÓN, LA COMPAÑÍA RIOJANA RENUEVA Y AMPLÍA SU FLOTA MANTENIENDO SU COMPROMISO CON EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE**

**G**rupo Logístico Arnedo y SCANIA Comercial Conauto S.A han cerrado un acuerdo por el que la empresa de transporte y logística va a adquirir 240 camiones de la Serie R con motor de 450 CV. Durante la segunda mitad de 2021 ya se han entregado más de medio centenar de unidades. En la firma del acuerdo estuvieron presentes: Javier Sanadrian, Responsable de Área Grupo Logístico Arnedo, Rafael Moreno, Responsable de Scania Comercial Conauto, Javier Arnedo, Gerente de Grupo Logístico Arnedo, y Román López, Responsable de Área Grupo Logístico Arnedo (de izquierda a derecha en la imagen).

## REDUCCIÓN DEL CONSUMO

Desde la compañía destacan que estos nuevos vehículos les permitirán conseguir “una reducción importante en consumo de gasoil” y ponen en valor la formación continua que se ofrece a sus conductores: “nos permite seguir cumpliendo el firme compromiso de reducir las emisiones y por tanto la contaminación.”

## TALLER SCANIA EN LA ECOCIUDAD

Otro de los puntos clave de este acuerdo es la apertura de un taller Scania en la Ecociudad, que garantizará el mantenimiento de la flota propia en óptimas condiciones, la reducción al máximo de paradas no programadas “y, por consiguiente, daremos mejor servicio a nuestros clientes.”

## UNA RELACIÓN CONSOLIDADA

Grupo Arnedo comenzó a trabajar con Scania en 2016, y la buena respuesta de esas primeras unidades les llevó a incorporar a su flota 40 camiones de la gama R450 Highline con un motor de 13 litros en 2017. Ahora, tras la firma de este acuerdo, el fabricante sueco se consolida como uno de los proveedores de referencia de la compañía.

**GRUPO LOGÍSTICO ARNEDO, JURADO EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE**



Javier Arnedo, máximo responsable de la compañía riojana forma parte de los jurados que otorgan los premios ‘Camión del Año’, ‘Camión Ecológico del Año’ y ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año’.



# MERCEDES-BENZ ACTROS L DRIVER EXTENT+

EL FABRICANTE ALEMÁN LANZA UNA EDICIÓN LIMITADA DE 150 UNIDADES

**SE HAN CUIDADO AL MÁXIMO TODOS LOS DETALLES PARA PONER EN MANOS DE LOS TRANSPORTISTAS UN CAMIÓN CON UN DISEÑO EXCLUSIVO**

**E**n el exterior, el nuevo modelo Actros L Driver Extent+ cuenta con calcomanías exclusivas en gris mate que agregan reflejos de color debajo de las ventanas laterales, así como en la visera, el borde lateral y el frente. El color de la cabina se puede seleccionar libremente. El panel cerrado negro hace que la parte delantera del vehículo sea más expresiva y que la estrella Mercedes-Benz iluminada sea aún más brillante.

Los cuatro faros delanteros redondos montados en el techo mantienen mejor la visibilidad para los conductores en todas las condiciones climáticas mientras que la visera incorpora luces con tecnología LED de bajo consumo. Los ejes delantero y trasero están equipados con tapacubos de rueda disponibles con pintura negra o en acero inoxidable de alta calidad.

## UN INTERIOR EXCLUSIVO

La insignia de la entrada iluminada con letras Mercedes-Benz y los escalones de entrada de acero inoxidable en el lado del conductor y del acompañante garantizan la entrada más segura y adecuada posible en el exclusivo modelo de edición especial.

En el interior del Driver Extent+, la iluminación ambiental es espectacular: un total de 138 LED proporcionan una luz indirecta agradable en la cabina y se puede ajustar en color e intensidad. Otra característica especial es la cafetera de cápsulas. Con verdadero estilo, encaja con el diseño de Mercedes-Benz en el interior del vehículo

y se puede guardar fácilmente en el portavasos gracias a su práctico tamaño. Además, el dispositivo antirrobo CabLock brinda mayor protección a los conductores. El sistema se puede bloquear y abrir independientemente del sistema de cierre centralizado.



Mercedes-Benz ha diseñado un vehículo mimando cada detalle tanto en su interior como en el exterior.



## FORD TRUCKS ESPAÑA HACE HISTORIA CON AGETRANS

La marca del óvalo ha firmado un acuerdo con la empresa murciana Agetrans Demetrio e Hijos, S.L. para la renovación del 50% de su extensa flota, mediante la incorporación de un centenar de unidades de Ford F-MAX. Es la primera operación de tres dígitos que realiza la marca en nuestro país. La entrega de las diez primeras unidades de ese paquete se ha realizado en las instalaciones de Agetrans en Murcia, de la mano del Concesionario Oficial Ford Trucks en la provincia, Terratrucks.

Los F-MAX, de color blanco e identificados con el logotipo característico de la empresa, se unen a la flota de vehículos de la em-

presa murciana y se dedicarán principalmente al transporte internacional, especialmente Europa Central (UK, Holanda, Bélgica y Francia) así como Europa del Este. Todos los vehículos cuentan con contrato de mantenimiento total, con el objetivo de optimizar su rendimiento y vida útil.

“Este acuerdo de 100 unidades con Agetrans, un referente en el sector del transporte terrestre, viene a refrendar no solo la calidad de nuestros productos, sino, sobre todo, supone una demostración de nuestra capacidad de servicio, experiencia y dedicación”, asegura José Luis Quero, CEO de Ford Trucks España.

## DAF PRESENTARÁ SU NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES DE DISTRIBUCIÓN ESTE AÑO

La marca holandesa ya ha iniciado las pruebas de campo con clientes como fase final del desarrollo de sus camiones CF y tiene previsto presentarlos a lo largo del segundo semestre. Estos camiones comparten el exclusivo ADN de los XF, XG y XG+ de Nueva Generación “y ofrecen los más altos niveles de calidad, seguridad, eficiencia y comodidad para el conductor”, destacan los responsables de DAF.

Los nuevos camiones de distribución de DAF utilizan la misma plataforma que los galardonados camiones de larga distancia y servicio pesado. “Son los primeros vehículos comerciales desarrollados teniendo en cuenta las nuevas normativas europeas de masas y dimensiones. Obviamente, al igual que sus hermanos, la nueva serie de camiones de distribución va a establecer un nuevo estándar en términos de seguridad vial, eficiencia y bajas emisiones, así como de comodidad para el conductor”, anticipan.



## MERCEDES-BENZ TRUCKS CRECE EN MADRID

Con el objetivo de estar más cerca de los clientes y potenciar la Red de Postventa para camiones Mercedes-Benz y FUSO en la zona noreste de Madrid, la compañía ha inaugurado un nuevo Centro de Asistencia Postventa en Torrejón de Ardoz (Madrid) de la mano de J.J. Truck Center.

Este nuevo taller está ubicado en el Polígono Industrial Casablanca (c/ Jacinto Benavente, 8), en la salida 23 de la A-2, y prestará servicio continuado de lunes a viernes en horario de 8 a 20 horas y los sábados de 8:30 a 13:30 horas. En total, cuenta con una superficie de 9.000 m<sup>2</sup>, de los cuales 1.750 m<sup>2</sup> están destinados al taller.

En este Centro de Asistencia Postventa trabajan 17 profesionales para prestar todos los servicios relacionados con chapa y pintura, electricidad y mecánica para camiones Mercedes-Benz y FUSO. “Preparamos servicio para cualquier vehículo con cadena cinemática y motores estáticos de Mercedes-Benz”, afirma José Luis Herrero, gerente de J.J. Truck.





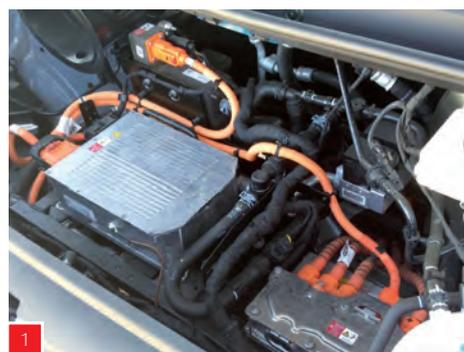
# VOLKSWAGEN e-CRAFTER CONQUISTA LA CIUDAD

UNA ALTERNATIVA ANTE EL INCREMENTO DE LAS RESTRICCIONES A LA MOVILIDAD

EL MAYOR DE LA FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES FUE EL PRIMER MODELO DESTINADO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE LA FIRMA ALEMANA CON UNA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA

**D**esde su lanzamiento en 2019, el incremento de las restricciones en los grandes núcleos urbanos y el auge del comercio electrónico han sido la nota dominante. Estas circunstancias, unidas a los planes de incentivos, han supuesto un impulso para las ventas de modelos 100% eléctricos, que poco a poco se van haciendo un hueco en el ámbito de la distribución.

Además de las ventajas de su movilidad 100% eléctrica con etiqueta cero emisiones, el e-Crafter destaca por su funcionamiento suave y silencioso, y los beneficios económicos que aporta a los profesionales, tanto por la reducción del mantenimiento como por las exenciones de pago de peajes y aparcamiento en ciertas áreas, así como de la libre circulación en episodios de contaminación y restricción al tráfico en grandes ciudades.



1. El e-Crafter está propulsado por un motor eléctrico con una potencia de salida máxima de 100 kW / 136 CV, que genera un par máximo de 290 Nm.
2. Con un sistema de carga rápida CCS, es posible recargar las baterías al 80% en tan solo 45 minutos.



### UNA CONDUCCIÓN ÁGIL Y CONFORTABLE

Al sentarnos al volante de este vehículo, las diferencias con el modelo de combustión son prácticamente inapreciables, tan solo el 'medidor de potencia' que ocupa el lugar del contador de revoluciones nos indica que estamos ante un modelo distinto. Al encender el contacto, el silencio se apodera del vehículo y comenzamos a disfrutar de una conducción ágil y confortable.

### MOTOR: 136 CV

El e-Crafter está propulsado por un motor eléctrico con una potencia de salida máxima de 100kW/136CV que genera un par máximo de 290 Nm, lo que garantiza un rendimiento excelente incluso con el vehículo cargado, además de una conducción eficiente, y sin emisiones.

El motor se alimenta mediante un paquete de baterías de iones de litio montado bajo el suelo del espacio de carga con una capacidad de 35,8 kWh, cifra que ha permitido a la marca homologar 115 km de autonomía según el ciclo WLTP. Pero durante este contacto, sin carga, hemos comprobado que la autonomía de este furgón se estira notablemente y puede sobrepasar los 150 km.

Con un sistema de carga rápida CCS, es posible recargar las baterías al 80% en tan solo 45 minutos, mientras que con alterna y a ritmo de 7,2 kW tardará algo más de cinco horas.

3

5

3. Las diferencias con el modelo de combustión son prácticamente inapreciables. Por ejemplo, el 'medidor de potencia' ocupa el lugar del contador de revoluciones.
4. El espacio destinado a la carga tiene 10,7 m<sup>3</sup>.

### EL MISMO ESPACIO PARA LA CARGA

Esta versión del Crafter 100% eléctrico mide 5,99 m de largo y tiene una altura de 2,56 m. El espacio destinado a la carga tiene 10,7 m<sup>3</sup> y se accede por unas puertas traseras con una apertura de casi 270°, o por una amplia puerta lateral en el flanco derecho. Sus dimensiones son similares a la versión de combustión con tracción trasera (3,20 m de longitud, 1,83 m de anchura (1,83 m) y 1,86 m de altura). La unidad probada puede transportar casi 1.000 kg de mercancía.

### SEGURIDAD

Al igual que sucede con el resto de los miembros de su familia de vehículos comerciales, Volkswagen otorga un papel clave a los elementos de seguridad. Este e-Crafter cuenta con "Front Assist" (sistema de observación del entorno) con sistema de frenado de emergencia en ciudad, "Lane Assist" (sistema de advertencia de abandono de carril), asistente para viento lateral, "Light Assist" (asistente para luces de carretera), faros antiniebla con luz de giro, protección perimetral mediante sensores o el asistente de arranque en pendiente, entre otros.

---

**EL e-CRAFTER DESTACA POR SU FUNCIONAMIENTO SUAVE Y SILENCIOSO, Y APORTA DIVERSOS BENEFICIOS A LOS PROFESIONALES DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA**

---

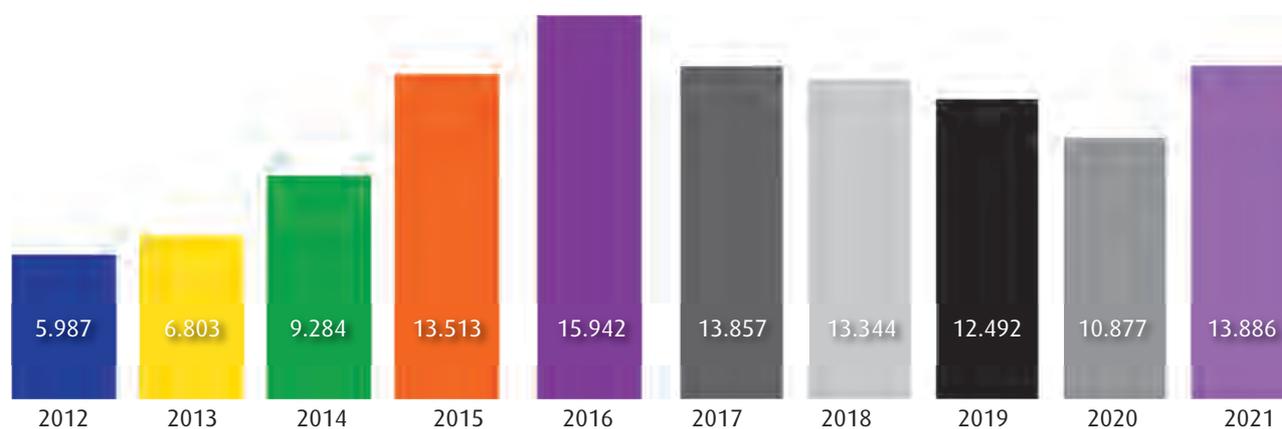


# LAS LONAS REGRESAN A LO MÁS ALTO

FUERON EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE MÁS VENDIDO DURANTE EL PASADO EJERCICIO

**LECITRAILER CON UNA CUOTA DE MERCADO DEL 25,64%, SCHMITZ CARGOBULL (21,05%) Y SOR IBÉRICA (6,32%) LIDERARON LAS VENTAS EN EL MERCADO ESPAÑOL, QUE CERRÓ 2021 EN POSITIVO TRAS CUATRO AÑOS ENCADENANDO RETROCESOS**

**D**urante el pasado ejercicio se matricularon 13.886 remolques y semirremolques en España, un 27,66% más que en 2020, según los datos recogidos por ASFARES. Las ventas volvieron a rozar las 14.000 unidades, el mejor dato desde 2016 (15.942 matriculaciones).



**EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES**



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

#### CRECIERON LAS VENTAS DE LONAS Y FRIGORÍFICOS

Después de cuatro años registrando retrocesos, las Lonas se convirtieron en el tipo de semirremolque más vendido en el mercado español durante el pasado ejercicio: 4.721 matriculadas, un 54,23% más que en 2020.

Por su parte, los Frigoríficos también mantuvieron una tendencia positiva en 2021: 4.331 matriculadas (+20,17%). Las Lonas (33,99%) y los 'Frigos' (31,19%) representaron más del 65% del total de las ventas.

También fue un buen año para Basculantes (1.604 / +38%), Portacontenedores (609 / +45%), y las Plataformas (347 / +6%). En el extremo opuesto se situaron los Furgones (546 / -18%) y las Cisternas (759 / -6%). "El descenso de cisternas y furgones se debe en parte a la comparación con un 2020 muy bueno, mejor que resto de tipos", apuntan desde ASFARES.

#### LECITRAILER EN LO MÁS ALTO

La compañía aragonesa (3.560 unidades y un 25,64% de cuota de mercado) superó a Schmitz

#### MATRICULACIÓN POR TIPOS DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES

TIPOS	2021	CUOTA	2020	CUOTA	VAR. 21/20
→ Frigoríficos	4.331	31,19%	3.604	33,13%	+20,17%
→ Lonas	4.721	33,99%	3.061	28,14%	+54,23%
→ Basculantes	1.604	11,55%	1.160	10,66%	+38,28%
→ Cisternas	759	5,47%	803	7,38%	-5,83%
→ Furgones	546	3,93%	664	4,93%	-17,77%
→ Portacont.	809	5,83%	557	6,10%	+45,24%
→ Otros	1.116	8,04%	1.025	9,42%	+8,9%
→ TOTAL	13.886		10.877		+27,66%

FABRICANTE	2021	CUOTA %	2021/2020
→ LECITRAILER	1.810	38,34%	+72,71%
→ SCHMITZ CARGOBULL	1.584	33,55%	+76,59%
→ KOEGEL	308	6,52%	-9,14%
→ GUILLEN	304	6,44%	+85,36%
→ KRONE	203	4,30%	-6,45%

LONGAS Y SEMILONGAS

**LAS LONAS TOMARON EL RELEVO DE LOS FRIGORÍFICOS Y FUERON EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE / REMOLQUES MÁS VENDIDO EN ESPAÑA EN 2021: 4.721 UNIDADES (+54,23%)**

FABRICANTE	2021	CUOTA %	2021/2020
→ SCHMITZ CARGOBULL	1.074	24,80%	+37,87%
→ LECITRAILER	922	21,29%	+40,33%
→ SOR IBERICA	877	20,25%	+40,54%
→ INDETRUCK	813	18,77%	+132,29%
→ CHEREAU	294	6,79%	+40%

FRIGORÍFICOS



Schmitz Cargobull lideró las ventas de Frigoríficos en 2021.

**BASCULANTES**

FABRICANTE	2021	CUOTA %	2021/2020
→ TISVOL	445	27,74%	+36,92%
→ GRANALU	372	23,19%	+42,53%
→ ROJO	122	7,6%	+62,67%
→ SCHMITZ CARGOBULL	84	5,24%	+61,54%
→ ZAMARBU	73	4,55%	+62,22%

Cargobull (2.923 unidades / 21,05%) y concluyó 2021 como el fabricante favorito en el mercado nacional. Les siguieron SOR Ibérica, que cerró el pasado año con un 6,32% del total de las matriculaciones en España (877 vehículos), Indetruck con 813 unidades (5,85% de cuota) y Granalu con 511 unidades (3,68%) completaron el Top 5.

**PORTACONT.**

FABRICANTE	2021	CUOTA %	2021/2020
→ IBERTRAILER	317	39,18%	+93,29%
→ LECITRAILER	154	19,04%	+38,74%
→ GUILLEN	61	7,54%	-60,40%
→ PRIM-BALL	57	7,05%	+72,73%
→ LECIÑENA	51	6,30%	+59,37%

**ASÍ HA ARRANCADO EL AÑO**

Durante los dos primeros meses del año se han comercializado 2.409 unidades en el mercado español, un 3,72% menos que en 2021, según los datos de Asfares.

Los Frigoríficos han arrancado con un notable crecimiento: acumulan 809 matriculaciones en 2021 (+17,08%). Cisternas y Basculantes también han iniciado el ejercicio en positivo: +26,96% (146 unidades) y +25,59% (319 unidades) respectivamente.

**FURGONES**

FABRICANTE	2021	CUOTA %	2021/2020
→ LECITRAILER	234	42,86%	-13,01%
→ SCHMITZ CARGOBULL	164	30,04%	+64%
→ GUILLEN	73	13,37%	+51,72%
→ KRONE	34	6,23%	-84,43%
→ LECIÑENA	10	1,83%	+333%

Por su parte, las Lonas no ha conseguido incrementar sus ventas en estos dos meses iniciales: 721 matriculaciones (-21,46%). También retroceden Furgones (-44,87% / 86 unidades) y Portacontenedores (-7,74% / 143 unidades).

**CISTERNAS**

FABRICANTE	2021	CUOTA %	2021/2020
→ PARCISA	196	25,82%	-2,51%
→ SPITZER	100	13,18%	+16,28%
→ FARCINOX	87	11,46%	-2,25%
→ FELDBINDER	64	8,43%	+12,28%
→ INDOX	48	6,32%	+41,17%

En cuanto a los fabricantes, Lecitrailer comienza el ejercicio en lo más alto (494 unidades), seguido por Schmitz Cargobull (485) y Sor Ibérica (179).

## UN FUTURO CARGADO DE INCÓGNITAS

Desde la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (ASFARES) preveían un inicio de 2022 “estable, con tendencia a repetir las cifras de 2021” y sus vaticinios se están cumpliendo. Pero la actual coyuntura internacional impide realizar análisis muy precisos sobre cómo puede evolucionar un mercado que ya se estaba viendo afectado por los problemas de suministro de materias primas y que ahora también sufre las consecuencias de un mercado energético disparado.



EL EJERCICIO 2022 HA COMENZADO CON UN LIGERO RETROCESO (-3,72%) PERO EN EL CONTEXTO ACTUAL ES COMPLICADO SABER CÓMO EVOLUCIONARÁ EL MERCADO DURANTE LOS PRÓXIMOS MESES



Sor Ibérica se situó como el tercer fabricante con más matriculaciones durante el pasado ejercicio.

# INNOVACIÓN AL SERVICIO DE LA CALIDAD

 **FARCINOX**

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





# LECITRAILER MANTIENE SU LIDERATO EN EL MERCADO ESPAÑOL DE SEMIRREMOLQUES

HA MATRICULADO MÁS DE 3500 UNIDADES EN 2021 (+38,20%)

**EN UN AÑO DE CRECIMIENTOS GENERALIZADOS EN EL MERCADO DEL SEMIRREMOLQUE EN ESPAÑA, LA FIRMA ARAGONESA HA VUELTO A CONTAR CON LA CONFIANZA DE SUS CLIENTES**

**E**n 2021 Lecitrailer ha alcanzado una cuota de mercado del 25,64%, con 3.560 vehículos matriculados y un crecimiento respecto a 2020 del 38,20%, según las cifras oficiales de Asfares, la Asociación española de fabricantes de remolques, semirremolques, cisternas y vehículos análogos.

Por familias de producto, sobresalen las cifras de Lonas, en la que Lecitrailer ha terminado como primera marca del mercado con un 38,34% de cuota de mercado y 1.810 unidades matriculadas. "A estos buenos resultados ha contribuido sin duda la buena aceptación por parte del mercado de Elite, la nueva generación de lonas de Lecitrailer, la más completa, rentable y exclusiva, lanzada al mercado a principios del segundo semestre del año", explican los responsables de la marca.

Destacan también las cifras el segmento de frigoríficos, donde Evolution de Lecitrailer ocupa la segunda posición del mercado con una cuota del 21,29%, 922 unidades matriculadas y un crecimiento del 40,33%.

Del resto de familias, hay que remarcar igualmente la primera posición alcanzada en la familia furgones con una cuota del 42,86% y la segunda posición del mercado en portacontenedores con un 19% de cuota.

#### FUERTE A ESCALA INTERNACIONAL

La firma aragonesa también ha registrado buenos resultados fuera de nuestras fronteras. En Francia, Lecitrailer es ya la tercera marca del mercado con una cuota

del 9,81% y 2.279 semirremolques matriculados. Idéntica posición ocupa en el mercado portugués con un 8,45% de cuota de mercado. Además se ha consolidado como un fabricante de referencia en mercados como Italia, Rusia, Bélgica, Holanda, Dinamarca y Reino Unido. La cifra de exportación de Lecitrailer alcanza el 57% de la producción.

**LECITRAILER ELITE MULTIPUNTO XL,  
PREMIO QUINTA RUEDA:  
SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2022**



Fernando Leciñena, grandes cuentas, Karlos Martínez, director comercial España y Portugal, Carlos Leciñena, director general de Lecitrailer.

Un jurado compuesto por 135 de directivos de empresas de transporte de mercancías y especialistas técnicos del sector de la automoción, después de evaluar a los siete vehículos candidatos de esta edición, ha distinguido al Lecitrailer Elite Multipunto XL con este reconocimiento.



# SCHMITZ CARGOBULL MANDA EN EL SEGMENTO FRIGORÍFICO

LA COMPAÑÍA DEL ELEFANTE AZUL HA CRECIDO UN 38% EN ESTE SEGMENTO DURANTE 2021

**EL FABRICANTE MATRICULÓ 1.074 UNIDADES DURANTE EL AÑO 2021 Y ALCANZÓ UNA CUOTA DE MERCADO DEL 24,8% EN ESTE SEGMENTO, SEGÚN LOS DATOS DE ASFARES**

Los semirremolques frigoríficos S.KO producidos en la fábrica de Figueruelas han sido los más demandados por los transportistas españoles, lo que ha permitido a la compañía del elefante azul conseguir un crecimiento del 38% con respecto al año anterior. “La rápida respuesta que tuvo Schmitz Cargobull ante la escasez de materias primas, el aumento desmesurado de las mismas y las roturas de la cadena de suministros a finales del año pasado, sumado a la calidad del producto, su fiabilidad y su resistencia, han dado lugar a los datos que hoy manejamos”, explica Miguel Iglesias, Director Comercial de Schmitz Cargobull Ibérica. Además, destaca “la versatilidad de los semirremolques frigoríficos para aportar una mayor flexibilidad al transporte, así como las opciones de financiación que ofrece la propia marca. Resultan de gran ayuda para los transportistas”.

**CASI LA MITAD DE LOS ‘FRIGOS’ VENDIDOS EN EUROPA SON SCHMITZ CARGOBULL**

Durante los picos más altos de producción debido al incremento de la demanda de vehículos refrigerados, la fábrica de Zaragoza llega a producir más de 30 unidades a la semana y con la construcción de la nueva planta, situada a tan solo unos pocos kilómetros de la actual, serán capaces de fabricar más de 60 unidades diarias.

Con una previsión de volumen de producción de 63.000 unidades y una previsión de facturación de aprox. 2.500 millones de euros, el grupo ale-

mán cuenta con más de 11 fábricas de producción repartidas en todo el mundo, seis están, destinadas a la producción de semirremolques frigoríficos S.KO en: Alemania, Reino Unido, Lituania, Turquía, Australia y España. Alcanza una cuota de mercado en Europa en este segmento del 49% y una producción anual en el ejercicio 2020/21 de 29.000 vehículos (cada 13 minutos fabrica un semirremolque frigorífico).

## NOVEDADES EN CAMINO



Entre las últimas innovaciones de la marca en este segmento está el semirremolque frigorífico eléctrico S.K0e y la máquina de frío eléctrica S.CU, ambos en fase de pruebas, cuyo objetivo es la reducción de emisiones de CO2 y el ahorro de combustible ofreciendo al sector del transporte un sistema más sostenible: “Nuestro compromiso con el medio ambiente y con las empresas de transporte es real. Es de vital importancia para nosotros participar de manera activa con el desarrollo de nuestros productos y servicios en la consecución de objetivos en este sentido”, matiza Miguel Iglesias.



# “SEGUIMOS TRABAJANDO PARA PRESENTAR NOVEDADES EN LAS DISTINTAS LÍNEAS DE PRODUCTOS”

PEDRO MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, DIRECTOR COMERCIAL Y MARKETING DE PARCISA

**LA SITUACIÓN DE INCERTIDUMBRE QUE VIVE EL MERCADO DE LAS CISTERNAS NO DETIENE AL FABRICANTE MANCHEGO, QUE CONTINÚA DESARROLLANDO NUEVOS MODELOS PARA DAR LA MEJOR RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE SUS CLIENTES**

**Q** ¿qué balance hace Parcisa del año que acaba de concluir?

Un año muy peculiar si se compara con lo que estamos acostumbrados. Hemos ido pasando por distintos escenarios y nos hemos visto obligados a realizar cambios estratégicos para poder ir solventando las distintas situaciones del mercado. Ha sido algo difícil.

¿Hasta qué punto les ha condicionado el encarecimiento y la escasez de materias primas y algunos componentes?

Sí, la subida de precios ha sido significativa y no menos importante ha sido la problemática generada por la escasez de los suministros. Para nosotros lo más importante ha sido que los productos llegasen a nuestras instalaciones a tiempo para poder entregar nuestros vehículos en el plazo convenido con el cliente.

¿Se han extendido significativamente los plazos de entrega de cisternas?

Desde aproximadamente el último trimestre del año pasado, los plazos han sido muy largos por el crecimiento de la demanda. Se puede decir que se parecieron a los que sufrimos en los años 2006-2007, pero debido al incremento de precio de materias primas se ha ido ajustando hasta el día de hoy.

¿Cómo se ha iniciado el ejercicio en nuestro país?

Despacio, con muchas dudas por parte nuestra y de nuestros clientes.

---

## “EL EJERCICIO HA ARRANCADO DESPACIO, CON MUCHAS DUDAS POR PARTE NUESTRA Y DE NUESTROS CLIENTES”

---

¿Las renovaciones e incorporaciones que quedaron en ‘stand by’ por la incertidumbre se están empezando a ejecutar?

Correcto, existen proyectos arrastrados desde finales de año, que todavía el cliente no tiene claro qué hacer.

Parcisa tiene una sólida posición en Portugal desde hace años, ¿cómo se está comportando este mercado y el resto de los mercados internacionales donde tienen presencia?

Parcisa, desde hace más de dos décadas, tiene una compañía CISTERLUSO donde representa todos los productos, sobre todo el mercado de inoxidable, donde al día de hoy, conseguimos el 90% del mercado. El comportamiento que se percibe es muy parecido a lo que está ocurriendo en España, aunque me atrevería a decir algo mejor. En los mercados internacionales, seguimos una línea continua, venimos creciendo alrededor del 5-10% con respecto a las ventas que se generan en la península ibérica.

¿Qué objetivos se ha fijado Parcisa para este 2022?

Teniendo en cuenta la situación de incertidumbre que existe y que pensamos que se quedará en parte de este año, hemos querido ser más conservadores, manteniendo los mismos objetivos en la península ibérica que el ejercicio anterior.

¿En qué nuevos proyectos están trabajando?

La compañía, por política de empresa, siempre tiene uno o dos proyectos en curso. Para nosotros es la forma de avanzar en el desarrollo de nuestros productos.

---

## PREMIO QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2022: “ES UN VERDADERO ORGULLO”

---



Pedro Martínez y Constanancio Villodre, Consejero Delegado de Parcisa.

Los profesionales de transporte de mercancías en cisterna han otorgado el premio ‘Quinta Rueda: Cisterna del Año 2022’ a la nueva TrailerCold. “Hemos recibido este reconocimiento por tercera vez y esto se debe a la confianza y fidelización que tenemos con los clientes. Sin ellos lógicamente no lo podríamos conseguir”, destaca Pedro Martínez, Director Comercial y Marketing de Parcisa.

Esta cisterna refrigerada se ha desarrollado para dar respuesta a la necesidad de un nicho de mercado muy concreto. “Cuando vimos que el sector de la cerveza nos la reclamaba, nuestros departamentos I+D+i y técnico se pusieron manos a la obra y han desarrollado un modelo que ha sido un verdadero éxito”, explica Martínez.

En cuanto productos, ¿qué novedades tienen previsto dar a conocer en los próximos meses?

En estos momentos lo único que puedo decir es que hablamos de dos prototipos distintos y que están en fase de pruebas. El objetivo es que para el año 2023 podamos implantar todas o varias novedades del proyecto a las distintas líneas de productos que al día de hoy fabricamos.

¿Esperan que el mercado de las cisternas pueda alcanzar (o superar) este año las cifras de matriculaciones prepandemia?

Será difícil conseguirlo, tenemos que tener en cuenta que la situación de incertidumbre que existe en el mercado con lo referente a los precios y suministro de materiales persistirá como mínimo hasta mediados de año. Todo esto hace que se ralentice la decisión de compra.

---

## “LA SITUACIÓN DE INCERTIDUMBRE QUE EXISTE EN EL MERCADO CON LO REFERENTE A LOS PRECIOS Y SUMINISTRO DE MATERIALES PERSISTIRÁ COMO MÍNIMO HASTA MEDIADOS DE AÑO. TODO ESTO HACE QUE SE RALENTICE LA DECISIÓN DE COMPRA”

---



A la premiada TrailerCold le seguirán nuevos modelos. “Trabajamos en dos prototipos que ya están en fase de pruebas”.



# FARCINOX PLANTA CARA A LAS DIFICULTADES

MANTUVO SU VOLUMEN DE FABRICACIÓN EN 2021 Y YA TRABAJA EN AMBICIOSOS PROYECTOS

**EL FABRICANTE MANCHEGO, REFERENTE EN LA FABRICACIÓN DE CISTERNAS DE ACERO INOXIDABLE PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS LÍQUIDOS POR CARRETERA, HA SABIDO SOBREPONERSE A LOS OBSTÁCULOS QUE APARECIERON A LO LARGO DE 2021**

**A** la hora de hacer balance de 2021, **Juan Francisco Sanz, Gerente de Farcinox**, señala que “no fue un año fácil teniendo en cuenta que nuestra rentabilidad se ha visto muy afectada por la gran subida de precios en materias primas y componentes, pero tenemos que decir que nos ha sorprendido la respuesta del sector y en concreto la de nuestros clientes a la hora de mantener sus encargos e incluso ampliar sus pedidos, lo que nos ha ayudado a mantener un alto volumen de ventas, en línea con los años anteriores”.



#### AMBICIOSOS PROYECTOS

A la respuesta de sus clientes, se suman tres proyectos relevantes que han favorecido el buen ritmo

de la compañía y que refuerzan su posicionamiento como compañía líder en el sector. Por un lado, la apertura de la nueva Delegación y Servicio Postventa en Carmona (Sevilla), a través de la cual Farcinox ha demostrado su apoyo y un excelente servicio de cercanía a sus clientes del sur de España, y por otro, su fuerte apuesta por la innovación, este año en concreto con la cisterna ATP compacta de 34.500 litros y una tara de 5.540 kg. Y, por último, el refuerzo del negocio de contenedores, gracias a la nueva línea de fabricación que trabaja a 100% de su capacidad, está despertando el interés de nuevos clientes a nivel en todo el territorio nacional.

#### 2022 SEGUIRÁ SIENDO UN AÑO DIFÍCIL

A la hora de hacer previsiones sobre 2022, desde Farcinox anticipaban que “seguirá siendo un año difícil en el sector” y el reciente estallido del conflicto en Ucrania, desafortunadamente, ha servido para confirmar estos augurios.

Su hoja de ruta está clara: “Nuestro reto es atender el volumen creciente de pedidos experimentado durante los últimos años, y para ello todo el esfuerzo se centrará en incrementar nuestra capacidad de producción, así como en la innovación de nuestros productos”, asegura **Miguel Ángel Muñoz Jaime, Gerente de Farcinox**.





# CONOCE DKV LIVE

EL ASISTENTE DIGITAL PARA EL TRANSPORTE

**ESTE NUEVO PORTAL DIGITAL DESARROLLADO POR DKV NACE CON EL OBJETIVO DE MEJORAR LA GESTIÓN DIGITAL DE LAS FLOTAS**

**D**KV Live cuenta con un amplio abanico de funcionalidades que facilitan el día de las empresas de transporte. Estas son algunas de ellas:



#### LOCALIZACIÓN DEL VEHICULO EN TIEMPO REAL.

Permite conocer la ubicación de todos los vehículos con ayuda de la localización por GPS en tiempo real y estimar cuándo llegará la mercancía a su destino. Además, se puede ofrecer a los clientes la posibilidad de conocer 'en directo' donde está su mercancía. DKV LIVE también es adecuado para flotas mixtas.



#### GESTOR DE ALERTAS.

El sistema puede avisar cuando se produce una parada no programada, cuando un conductor ha superado los tiempos de conducción o cuando se aproxima un intervalo de servicio técnico. Otra funcionalidad muy interesante es la que permite definir gasolineras de interés y enviar alertas cuando un vehículo con poco combustible esté cerca de una de ellas.

Distribuidor exclusivo en España y Portugal



[www.transportlive.es](http://www.transportlive.es)  
[comercial@transportlive.es](mailto:comercial@transportlive.es)  
 610604087

**TRANSPORTLIVE**



**ANÁLISIS INDIVIDUALES.** DKV LIVE guarda los datos de la flota durante un periodo prolongado, dando así la posibilidad de analizar datos históricos y elaborar análisis a largo plazo.

Se pueden descargar en formato Excel, para después elaborar informes individuales. Con información sobre perfiles de altura, consumo de combustible a lo largo del trayecto, tiempos de conducción y cálculo de peajes, es posible realizar un análisis en detalle.



#### GESTOR DIGITAL DE TACÓGRAFOS.

Este asistente ayuda a cumplir las obligaciones legales en relación con el tacógrafo. Realiza la descarga de datos sin contacto y transfiere automáticamente la información del conductor y del vehículo y la archiva, cumpliendo todas las obligaciones legales.



#### GESTOR DIGITAL DE REPOSTAJE.

Es posible conocer en tiempo real, dónde, cuándo y cuánto se reposta. Los repostajes con DKV se muestran automáticamente en el portal, donde se pueden comparar con los datos de consumo del vehículo. Facilita notablemente la planificación de los repostajes.



#### BUSQUEDA DE CARGAS CON UN SOLO CLIC.

DKV LIVE muestra las cargas disponibles en el entorno del camión para evitar los trayectos en vacío. Se pueden consultar en tiempo real las ofertas de carga de varias plataformas (saloodo!, Coyote y Trans.eu)



# EL “PAQUETE DE MOVILIDAD” EMPIEZA A APLICARSE

## CAMBIOS JURÍDICOS SOBRE ACCESO, CABOTAJE, HONORABILIDAD Y OTRAS CUESTIONES CLAVE

*Acaba de entrar en vigor -el 21 Febrero 2022- el Reglamento (CE) 2020/1055, de 15 Julio 2020, que, formando parte del llamado “Paquete de Movilidad” europeo, ha modificado los Reglamentos (CE) 1071/2009, sobre condiciones comunes a cumplir para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, 1072/2009, específico sobre transporte internacional de mercancías por carretera, y 1024/2012 sobre cooperación administrativa. En las páginas que siguen, nuestro habitual colaborador jurídico el Dr. Francisco Sánchez-Gamborino explica y comenta los principales cambios que esta novedad reglamentaria establece.*

### 1. INTRODUCCIÓN

Como es sabido, el [Reglamento \(CE\) 1071/2009](#), del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 Octubre 2009 -publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (en adelante, “DOUE”) L. 300, de 14 Noviembre 2009-, constituye la base legal para que cualquier empresa sea autorizada a efectuar transporte profesional, es decir, público o por cuenta ajena, tanto de viajeros como de mercancías. Es la norma que regula con detalle los conocidos requisitos de establecimiento efectivo y fijo en un estado miembro de la UE, gozar de honorabilidad, poseer la capacidad financiera apropiada y tener la competencia profesional requerida, siendo además obligatorio que cada empresa tenga a su frente un llamado “Gestor de transporte”, que la dirija efectiva y permanentemente. También prevé sistemas de solicitud y otor-

gamiento de las autorizaciones, control del cumplimiento de estos requisitos, reconocimiento mutuo de certificados y otros documentos entre países, etc. Incluye cuatro anexos: sobre materias del examen, el certificado de haberlo superado, y las infracciones que acarrearán pérdida de honorabilidad.

Esta normativa común se complementa con otra disposición específica para el transporte internacional de mercancías: el [Reglamento \(CE\) nº 1072/2009](#) de 21 Octubre 2009.

Las previsiones de uno y otro Reglamentos han sido recogidas en España por nuestra Ley 16/1987 de 30 Julio, sobre Ordenación de los Transportes Terrestres (en lo sucesivo, “LOTT”).

Pues bien, tales disposiciones comunitarias han sido [modificadas por el Reglamento \(CE\) 2020/1055](#), del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 Julio 2020 (DOUE L. 249, de 31 Julio 2020), que ya forman parte del conjunto normativo conocido como “Paquete de Movilidad”. También se hace un cambio -éste, mínimo-, en el Reglamento (UE) 1024/2012, de 25 Octubre 2012, sobre cooperación entre las autoridades nacionales y de éstas con la Comisión UE.

En los siguientes apartados resumimos los principales cambios introducidos en cada uno de estos tres Reglamentos, haciendo al final una referencia conjunta a aspectos complementarios.

## 2. CAMBIOS EN EL REGLAMENTO 1071/09

Ha aumentado mucho el número de empresas que realizan operaciones de transporte tanto nacionales como internacionales con vehículos de más de 2,5 toneladas de MMA aunque no excedan de 3,5 t. Por eso, varios países ya están aplicando a dichas empresas las mismas normas sobre acceso a la profesión que las que usan vehículos de mayor capacidad. Pues bien, para evitar posibles lagunas y garantizar un nivel mínimo de profesionalización del sector y así aproximar las condiciones de competencia entre todos los transportistas, se ha procedido a modificar este Reglamento, añadiendo una letra a bis) al apdo. 4 del art. 1; de esta manera se incluye en el ámbito de aplicación de este Reglamento a las empresas que ejerzan la actividad de transportista por carretera con vehículos a partir de 2,5 toneladas de MMA.

Esta inclusión tendrá efecto desde 21 Mayo 2022, como indica un nuevo párrafo segundo añadido al art. 23, salvo que el Estado miembro de establecimiento disponga lo contrario.

A estas empresas que operen con vehículos a partir de 2,5 t. MMA se exigirá “tener una capacidad financiera mínima a fin de garantizar que disponen de los medios necesarios para llevar a cabo sus operaciones de forma estable y duradera.”, si bien -sigue diciendo su Preámbulo- “dado que las operaciones llevadas a cabo con estos vehículos son generalmente de dimensiones limitadas”, tales requisitos serán menos exigentes que los que se apliquen a las empresas que utilicen vehículos superiores a 3,5 t. MMA.

En efecto, la inclusión de estas empresas se refleja en el art. 7, que exige una capacidad financiera específica -900 euros- por cada vehículo adicional de MMA entre 2,5 y 3,5 toneladas (rebajando a 1800 euros la exigida para el primer vehículo, si solo se usan los de dicha MMA). También en cuanto a competencia profesional, como enseguida veremos.

Añade condiciones específicas respecto al requisito del establecimiento, como organizar la actividad de la flota de manera que se asegure que los vehículos regresan a uno de los centros de operaciones en el país de establecimiento al menos en un plazo de ocho semanas desde que salió de él; estar inscrito en el registro de sociedades mercantiles, tributar por los ingresos, y tener un NIF a efectos de IVA; disponer del número de vehículos y de sus conductores proporcionado al volumen de operaciones que realice; de personal administrativo cualificado en los locales o un gestor de transporte localizable durante el ho-

## DESDE MAYO 2022, LOS REQUISITOS DE ACCESO SERÁN EXIGIBLES TAMBIÉN PARA LOS VEHÍCULOS LIGEROS (A PARTIR DE 2,5 TONELADAS DE MMA)

rario laboral; y de una oficina abierta también en horario habitual (nuevo art. 5).

En materia de competencia profesional, reduce a tres años el intervalo para el reciclaje (antes era de diez) que los estados pueden promover a fin de que los Gestores de transporte mantengan actualizados sus conocimientos sobre el sector (nuevo art. 8.5). También se prevé dispensa del examen a quienes, al frente de empresas con vehículos solo de MMA inferior a 3,5 t. MMA, prueben haberlas dirigido durante 10 años antes de 20 Agosto 2020 (adición al art. 9).

En cuanto al requisito de honorabilidad, se ha considerado necesario -como anuncia el Preámbulo del Regl. (CE) 2020/1055- “aportar claridad en cuanto a las personas cuya conducta debe tenerse en cuenta, a los procedimientos administrativos que deben seguirse y a los plazos de espera a efectos de la rehabilitación cuando un gestor de transporte haya perdido su honorabilidad”, añadiendo a los aspectos pertinentes para la evaluación de la honorabilidad las infracciones graves de las normas fiscales nacionales (art. 6.1,a), así como las infracciones graves de las normas de la Unión sobre desplazamiento de trabajadores del transporte por carretera, legislación aplicable a las obligaciones contractuales y cabotaje (art. 6.1,b), procedimiento administrativo encaminado a declarar perdido este requisito, por la empresa o su Gestor de transporte y casos en que la Autoridad pueda considerar que esa pérdida sería una respuesta desproporcionada al nivel de gravedad de la conducta infractora, así como facultades de la Comisión en la tipificación de las infracciones, y su gravedad y frecuencia (art. 6.2). También añade la previsión de que su pérdida inhabilita al Gestor durante un año para dirigir empresas de transporte, y ello en cualquier país miembro de la UE (nuevo art. 14).



En el Registro electrónico de empresas transportistas que cada país debe llevar, para mayor control por la Autoridad, y teniendo en cuenta lo dicho sobre aplicación de este Reglto. también a vehículos de más de 2,5 t. MMA, se añaden datos: matrículas de los vehículos, número de empleados y clasificación de riesgos de la empresa conforme a la Directiva 2006/22/CE; también se regula con mayor detalle qué datos del Registro son accesibles a toda persona y cuáles sólo a las autoridades -a cuáles y en qué condiciones- (nuevo art. 16.2).

### 3. CAMBIOS EN EL REGLAMENTO 1072/09

Se trata del Reglamento (CE) nº 1072/2009 de 21 Octubre 2009, del Parlamento y del Consejo, publicado en el DOUE L. 300, de 14 Noviembre 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

Pues bien, paralelamente a lo referido para el Reglamento 1071/2009, en el 1072/2009 se modifica el apdo. 5 de su art. 1, sustituyendo la letra c) y añadiendo una letra c bis), por la que, a partir del 21 Mayo 2022, a las empresas que se dediquen al transporte internacional por carretera con vehículos a partir de 2,5 toneladas de MMA les serán aplicadas las previsiones de dicho Reglamento 1072/2009. Esta circunstancia se reflejará en la licencia comunitaria (nuevo párrafo segundo del art. 4.4).

Otro fenómeno que mediante el presente cambio se intenta combatir es el de las llamadas «empresas buzón», para garantizar una competencia leal y la igualdad de condiciones en el mercado interior, para ello se refuerza la exigencia de que los transportistas establecidos en un Estado miembro tengan una presencia real y continua en dicho Estado miembro, es decir, que cuenten con un establecimiento efectivo y fijo, y que realicen transporte desde allí.

Relacionado con ello, también se pretende evitar abusos en el régimen de cabotaje, es decir, transporte nacional realizado con carácter temporal por empresas de otros países comunitarios ("no residentes"). Que en principio no es algo negativo, pues contribuye -reconoce el Preámbulo de Reglto. (CE) 2020/1055- "a incrementar el coeficiente de carga de los vehículos pesados y a reducir los trayectos en vacío". Pero exige una limitación estricta de esta posibilidad, por el perjuicio que su exceso -cuando se realiza una "actividad permanente o continua"- puede causar a los transportistas nacionales del país donde se practica. A tal fin, se añade un apdo. 2 bis al art. 8 del Reglto.1072/2009, creando un periodo de enfriamiento o descanso obligatorio de cuatro días después de acabar cada operación de cabotaje. Es decir, se prohíbe que después de acabar la última de éstas, el mismo vehículo utilizado vuelva a realizar otras nuevas en el mismo país antes de haber transcurrido al menos cua-

**TRAS REALIZAR LA ÚLTIMA OPERACIÓN DE CABOTAJE, EL MISMO VEHÍCULO DEBERÁ DEJAR CUATRO DÍAS DE MARGEN ANTES DE REALIZAR OTRAS EN EL MISMO PAÍS**



**ARMONIZANDO CON EL REGLTO. UE 561/2006, SE OBLIGA A REGRESAR A SU PAÍS DE ORIGEN AL CONDUCTOR Y SU VEHÍCULO AL MENOS CADA OCHO SEMANAS**

tro días. Para demostrar la sujeción del transportista a estas reglas, se admite la carta de porte CMR electrónica (nuevo apdo. 4 bis a dicho art. 8).

La regulación estricta del cabotaje exige además una buena coordinación con la normativa sobre tiempos de conducción, aclarando el intervalo en el cual el conductor de empresa extranjera debe obligatoriamente regresar al país base de su empresa (país de establecimiento). Como expone dicho Preámbulo, el ciclo de tales regresos debe estar sincronizado con la obligación prevista en el Reglamento (CE) nº 561/2006 de que "la empresa de transporte organice sus operaciones de manera que permita al conductor regresar a su domicilio al menos cada cuatro semanas, de modo que ambas obligaciones puedan cumplirse al regresar el conductor junto con el vehículo al menos cada dos ciclos de cuatro semanas".

En fin, se prevé la posibilidad de sancionar a los cargadores, además de a intermediarios, etc. por incumplir las normas sobre licencia comunitaria y sobre cabotaje (nuevo art. 14 bis).

### 4. CAMBIO EN EL REGLAMENTO 1024/2012

El Reglamento (UE) 1024/2012, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 Octubre 2012 (DOUE L.



---

## AGILIZA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE PAÍSES DE LA UE, PARA ASISTENCIA MUTUA, CUYO GRADO DE COOPERACIÓN REAL SERÁ CONTROLADO POR LA COMISIÓN

---

316, de 14.11.2012) establece un llamado Sistema de Información del Mercado Interior («IMI»), para la cooperación administrativa entre las autoridades competentes de los estados miembros y entre éstas y la Comisión de la UE.

Su anexo contiene una lista de las disposiciones relativas a la cooperación administrativa en los actos de la Unión que se aplican mediante el IMI. Pues bien, el Reglamento (CE) 2020/1055, que estamos estudiando, en su art. 3 sencillamente añade en ese Anexo una expresa referencia al Reglto. (CE) núm. 1071/2009, sobre reglas comunes de acceso a la profesión transportista.

### 5. OTROS CAMBIOS

En varios aspectos se recortan las facultades de los estados. Por ejemplo, en la modificación del Reglto. 1071/2009, al suprimir la frase final de su art. 1.4,a) -sobre empresas excluidas de aplicación del mismo-, el apdo. 2 de su art. 3 -requisitos para ejercer la profesión transportista-, la frase final del art. 5,a) -documentos disponibles en los locales del transportista-.

Lo cual, si bien resta flexibilidad en cuanto a posibilidades de adaptar esta normativa a las circunstancias de cada país, obviamente resulta favorable en aras de la unificación jurídica deseable en el ámbito de la Unión.

Se desarrolla y agiliza el sistema de intercambio de información entre países de la UE, en términos de asistencia y cooperación mutua, sobre las cuestiones previstas en el Reglto. 1071/2009, de manera que, adoptada una medida por uno de ellos p. ej. sobre sanciones a un transportista por infracciones graves o muy graves, los demás puedan tener conocimiento inmediato sobre ello (nuevo art. 18 de dicho Reglto.).

Se otorgan a la Comisión de la UE amplias facultades para modificar el contenido de los Anexos I - lista de materias del examen de competencia profesional-, II -elementos de seguridad del certificado acreditativo de dicha competencia- y III -modelo de dicho certificado- (nuevo art. 24 bis del Reglto. 1071/2009, en relación a su nuevo art. 8.9).

En el informe bienal a remitir a la Comisión por cada país, se prevé un mayor detalle, y respecto al transporte de mercancías, la inclusión de aquellas empresas que usen vehículos de MMA superior a 2,5 t. (art. 26.1, nueva letra b, del Reglto. 1071/2009). También los países le informarán sobre el grado de cooperación recibida de los restantes países, y sobre ello la Comisión informará al Parlamento no después de Agosto de 2023, y en general, sobre la ejecución del Reglto. 1071/2009, para en su caso, proponer la normativa pertinente (nuevos apdos. 3-7 ídem). Similares previsiones, en Reglto. 1072/2009, con nueva versión de su art. 17.

También se modifica el anexo IV del Reglto. 1071/2009, especificando algunas de las infracciones más graves que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del Gestor- sobre superación del tiempo de conducción, o ausencia de tacógrafo o limitador de velocidad o su manipulación o la de los datos o registros.

En otros lugares simplemente se ha mejorado la redacción de párrafos o frases de estos Reglto.s, para aclarar su sentido (p. ej. art. 16.2,c y 4 del Reglto. 1071/2009), o se actualizan las referencias a otros Reglto.s de la UE (p. ej. nuevo art. 25 del Reglto. 1071/2009), etc.

Como al comienzo dijimos, las anteriores medidas son ya aplicables: a partir del 21 Febrero 2022 (art. 4 del Reglto. 2020/1055).



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



# ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA CAMIONES EN LA UE

RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO DE 25 DE SEPTIEMBRE DE 2021

COLABORACIÓN DEDICADA A RAFAEL LOBETO LOBO, EX DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, REDACTOR DE LA PRIMERA LEY DE LA MARINA MERCANTE Y CREADOR DEL SALVAMENTO MARÍTIMO, PRESIDENTE DE CORPORACIÓN MARÍTIMA, SECRETARIO GENERAL DE LA FUNDACIÓN PHILIPPE COUSTEAU "UNIÓN DE LOS OCÉANOS" Y ACADÉMICO DE LA REAL ACADEMIA DEL MAR

**LA ESCASEZ DE PLAZAS DE APARCAMIENTO NOCTURNO PARA CAMIONES ES UNA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE ES PRECISO QUE LAS AUTORIDADES NACIONALES ACTÚEN CON URGENCIA Y DETERMINACIÓN**

La gran escasez de estacionamientos seguros en las carreteras para camiones, pese a que se estima que cada año hay 8.200 millones de euros en pérdidas por robos en la carretera (la mayor parte de ellos dentro de los propios camiones), es una preocupación de la UE, ya que los transportistas han de cumplir la normativa sobre tiempos de conducción y descanso (Reglamento UE 2020/1054, que modifica el Reglamento UE

561/2006). Un estudio de la Comisión UE de 2019 señaló que se estima que en la Unión faltan 100.000 plazas de aparcamiento nocturno para camiones, mientras que este déficit es aún mayor en las zonas de estacionamiento seguras certificadas, lo que acredita que nos encontramos ante una problemática sobre la que es preciso que las autoridades nacionales actúen con urgencia y determinación. El incremento y mejora de estas áreas de estacionamiento de camiones seguras y protegidas (SSTPA) viene siendo una reivindicación de las patronales del sector, constituyendo una materia que se inscribe dentro de la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y la Directiva 2008/96/CE (modificada por la Directiva 2019/1936) sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto



345/2011 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado), y el Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas.

Recuérdese que el Reglamento UE 2020/1054 insertó un nuevo artículo 8 bis, del siguiente tenor literal: “1. La Comisión velará por que la información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas sea fácilmente accesible para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros. La Comisión publicará una lista de todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas, con el fin de facilitar información adecuada a los conductores sobre: — detección y prevención de intrusiones — iluminación y visibilidad, — punto de contacto y procedimientos de emergencia, — instalaciones sanitarias adaptadas a ambos sexos, — posibilidades de comprar comida y bebidas, — conexiones que posibiliten la comunicación, — fuente de alimentación. La lista de dichas zonas de estacionamiento podrá consultarse en un sitio web oficial único que se actualizará periódicamente. 2. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 23 bis para establecer normas más detalladas sobre el nivel de servicio y de seguridad con respecto a los elementos enumerados en el apartado 1 y los procedimientos de certificación de las zonas de estacionamiento. 3. Todas las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas podrán indicar que están certificadas de conformidad con las normas y procedimientos de la Unión. De conformidad con el artículo 39, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) 1315/2013 del

Parlamento Europeo y del Consejo, los Estados miembros deberán fomentar la creación de zonas de estacionamiento para los usuarios comerciales de la carretera. 4. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de instalaciones de estacionamiento protegidas, así como sobre el acondicionamiento de zonas de estacionamiento seguras y protegidas que estén certificadas con arreglo a los actos delegados a que se refiere el apartado 2. Dicho informe podrá enumerar las medidas destinadas a aumentar el número y la calidad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas”. Además, el artículo 15 del Reglamento dispone: “Los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo 3, letra a), estén sujetos a una normativa nacional que proporcione una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.”

#### CREAR UNA RED EUROPEA DE APARCAMIENTOS

Es dentro de este contexto que ya en el 2013 la parlamentaria Corina Coman, de nacionalidad rumana, presentó la Petición 1491/2013, sobre la seguridad de los aparcamientos para camiones, en la que se afirmó que los conductores de la industria del transporte y sus vehículos no tienen suficiente seguridad en los aparcamientos, lo que pone en peligro la vida de muchos conductores, por lo que recomienda ofrecer apoyo financiero a las empresas que gestionan los aparcamientos para camiones y que se cree una red europea de aparcamientos. Con posterioridad, la europarlamentaria española Dolors Montserrat, en nombre de la Comisión de Peticiones, presentó con fecha 17 de noviembre de 2021 la Propuesta de Resolución sobre la seguridad de las zonas de estacionamiento para camiones en la Unión, que dio lugar a la Resolución del Parlamento Europeo, de 25 de noviembre de 2021, objeto de la presente colaboración.

La Resolución considera que “la Unión Europea debe luchar contra la delincuencia y la delincuencia organizada en la red viaria de la Unión y promover la circulación efectiva de mercancías de manera segura y sin costes adicionales relacionados con la sobreexposición al riesgo de agresión”, así como que “los conductores de transporte internacional por carretera pasan períodos más largos fuera de su hogar y de sus familias, lo que significa que unas infraestructuras de estacionamiento seguras, protegidas y bien equipadas en toda la Unión revisten una importancia crucial para su salud física y mental”. También considera que “los períodos de trabajo, descanso y pausa de los conductores de transporte internacional están sujetos a normas estrictas destinadas a crear un sector del transporte por carretera seguro”. En virtud de estos considerandos, el Parlamento pide: - que “se fomente el aumento de las zonas de estacionamiento disponibles para camiones y que mejore su calidad, seguridad y conectividad mediante iniciativas legislativas, programas de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos”. - que “la Comisión y a los Estados miembros que incluyan objetivos y enfoques para aumentar el

---

**EL PARLAMENTO EUROPEO CONSIDERA QUE “LA UNIÓN EUROPEA DEBE LUCHAR CONTRA LA DELINCUENCIA Y LA DELINCUENCIA ORGANIZADA EN LA RED VIARIA DE LA UNIÓN Y PROMOVER LA CIRCULACIÓN EFECTIVA DE MERCANCÍAS DE MANERA SEGURA”**

---



## PARECE QUE HABRÁ QUE ESPERAR AL 31 DE DICIEMBRE DE 2024, PARA QUE LA COMISIÓN PRESENTE AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO SU INFORME SOBRE LA DISPONIBILIDAD DE INSTALACIONES DE DESCANSO ADECUADAS PARA LOS CONDUCTORES Y DE INSTALACIONES DE ESTACIONAMIENTO PROTEGIDAS, ASÍ COMO SOBRE EL ACONDICIONAMIENTO DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS QUE ESTÉN CERTIFICADAS

*número de zonas de estacionamiento seguras para camiones en los acuerdos de asociación definitivos sobre los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos y en los programas para estos fondos”, acogiendo “con satisfacción la creación de un grupo de expertos de la Comisión sobre seguridad de las infraestructuras viarias, que recabará el asesoramiento y la pericia de los Estados miembros y otras partes interesadas pertinentes sobre este tema”. - que “cumpla los compromisos consagrados en el Reglamento (UE) 2020/1054 de establecer normas y procedimientos de certificación para acondicionar zonas de estacionamiento seguras y protegidas en la Unión”.*

### ANALIZAR LA SITUACIÓN ACTUAL

Así pues, y como ya se propugnó en la primitiva Petición 1491/2013 ya enunciada, constituiría una medida muy acertada la redacción de un Estudio por el MITMA (que gestiona la Plataforma Nacional de Aparcamiento Seguro y Protegido, y al que compete la información de las SSTPA conforme al Reglamento Delegado (UE) 885/2013) que dibuje la Red nacional de estacionamientos seguros para camiones, que relacione las necesarias de nueva construcción y las mejoras imprescindibles en las ya existentes. Y una vez realizado este estudio, acometer las obras necesarias y/o licitar los concursos pertinentes en orden al establecimiento y explotación de estas zonas seguras. Para promover el desarrollo de las SSTPA en Europa, la Comisión Europea (CE) financió en 2018 un estudio, y además en 2019 la CE estableció un Grupo de expertos sobre zonas de estacionamiento seguras y prote-

gidas para camiones, para ayudar a la Comisión en la implementación de áreas de estacionamiento seguras y protegidas, así como de sus especificaciones técnicas. Por otra parte, la Comisión ha financiado aparcamientos seguros para camiones a través del mecanismo Connecting Europe Facility (CEF). Por estas razones no puede tampoco omitirse la importancia de que esta red de áreas de estacionamiento de camiones seguras y protegidas (red europea de áreas de estacionamiento seguras) dentro de la red transeuropea de transporte, sea planificada y financiada desde las instituciones comunitarias. De momento, parece que habrá que esperar al 31 de diciembre de 2024, fecha en la que, como se ha expuesto, la Comisión ha de presentar al Parlamento Europeo y al Consejo su informe sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de instalaciones de estacionamiento protegidas, así como sobre el acondicionamiento de zonas de estacionamiento seguras y protegidas que estén certificadas.



**FERNANDO JOSÉ CASCALES MORENO**  
(fcajyet@telefonica.net)  
ABOGADO. ACADÉMICO DEL  
CUERPO TÉCNICO DE INSPECCIÓN  
DEL TRANSPORTE TERRESTRE  
EX DIRECTOR GENERAL DE FFCC Y  
TRANSPORTES POR CARRETERA, Y  
DEL INTA  
EX PRESIDENTE DEL CONSEJO DE  
OBRAS PÚBLICAS Y DE INSA  
DEL CUERPO TÉCNICO DE  
INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE  
TERRESTRE



## ONTURTLE ESTRENA SU PRIMER CENTRO TRANSLOGÍSTICO

La compañía se ha unido a Calsina Carré para ampliar su cobertura en uno de los enclaves estratégicos para la movilidad de mercancías en el continente. Ahora, además de un área de servicio en La Jonquera, OnTurtle también incluirá su primer Transport Logistic Center, un centro logístico de 7.000 m<sup>2</sup> en Ponts de Molins, a 12 km de la frontera francesa. Un auténtico 360° disponible 24 horas en la puerta de Europa para sus clientes internacionales con parking seguro para camiones, servicios integrales como crossdocking o reacondicionamiento de mercancía, y estación de servicio.

## ALICANTE ACOGERÁ EL 18º CONGRESO DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) han anunciado que celebrará este encuentro entre los días 4 y 7 de mayo de 2022.

El lugar elegido tanto para desarrollo de las Jornadas Técnicas como para la Exposición de Equipos, Vehículos, Servicios y Componentes de Transporte, es el Auditorio de la Diputación de Alicante (ADDA).

En esta edición han decidido adelantar la fecha de celebración del evento al mes de mayo para unificar, por primera vez, la celebración de su Asamblea General y el propio Congreso. "Contribuirá a que este acto sea el principal foro de encuentro y debate del sector del transporte y la logística de España", apuntan desde la Confederación.

Próximamente se dará a conocer el programa definitivo del congreso, que contará con cinco sesiones de trabajo donde se analizarán temas de especial relevancia e interés para las empresas del sector.



## LAS TRACTORAS IMPULSAN LAS MATRICULACIONES

Las matriculaciones de los vehículos industriales han mantenido la tendencia positiva en febrero con 1.865 unidades matriculadas, un 0,2% más que en 2021. Durante el pasado mes, se han matriculado 1.379 Tractoras, un 6,7% más que hace un año. DAF (253), Mercedes-Benz (249) y Renault Trucks (221), han liderado las ventas en este segmento. Las matriculaciones de camiones Medios también se incrementaron levemente (197 / +0,5%). En el extremo opuesto se situaron los camiones Ligeros (30 unidades / -65,1%), y los Rígidos (259 / -9,4%).

Durante los dos primeros meses de 2022 se han matriculado 3.993 unidades, un 7,1% más que en 2021. El 75,6% de los camiones matriculados han sido tractoras (3.021).



## LOS CAMIONES 'ECO' PAGARÁN MENOS

En mayo de 2023, los transportistas que utilicen 'camiones cero emisiones' (eléctricos de batería o de hidrógeno) recibirán descuentos de al menos el 50% en los peajes por distancia. Los Estados miembros podrían optar por imponer tasas adicionales basadas en el CO<sub>2</sub> a los camiones que utilizan combustibles fósiles, o aplicar ambas medidas. "Dado que los peajes de carretera cuestan a los transportistas hasta 25.000 euros al año por camión, el cambio a vehículos de cero emisiones reducirá considerablemente sus gastos generales", destacan desde Transport & Environment (T&E).

La nueva ley también obliga a los países a aplicar tasas por contaminación atmosférica a los camiones a partir de 2026. Las furgonetas y los minibuses también tendrán que pagar un peaje en función de sus características medioambientales a partir ese año.

## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# NOVEDADES EN LA FORMACIÓN DE OPERADORES DE GRÚAS CARGADORAS

PUBLICADA LA NORMA UNE 58161:2021

HACE UN AÑO INFORMÁBAMOS QUE EL GRUPO DE TRABAJO CTN58/SC1 DE UNE HABÍA TRABAJADO DURANTE UNOS AÑOS PARA DESARROLLAR UNA NORMA QUE FIJARA LOS CRITERIOS PARA LA FORMACIÓN DE LOS OPERADORES DE LAS GRÚAS CARGADORAS O COMÚNMENTE LLAMADAS EN EL SECTOR GRÚAS HIDRÁULICAS ARTICULADAS (GHA)

La Asociación Española de Normalización publicó finalmente el pasado 3 de noviembre de 2021 la norma UNE 58161:2021. Este nuevo estándar permite que los operadores obtengan un carné que certifica su conocimiento en los aspectos de mayor importancia para trabajar con este tipo de maquinaria en condiciones de seguridad.

Es cada vez más habitual que diversos servicios de emergencia cuenten con vehículos que instalan grúas cargadoras actualmente disponen de un estándar para su diseño y fabricación (UNE-EN 12999:2011+A2:2018), y ahora, se cierra el círculo de la seguridad de manera que el personal que opera con estos equipos pueda acreditar su formación para el correcto uso.

Es importante remarcar que las GHA no son grúas autopropulsadas y no les resulta de aplicación la ITC «MIE-AEM-4» del Reglamento de aparatos de elevación y mantenimiento. Ahora las grúas cargadoras tienen un estándar propio y

existen dos caminos para la certificación: uno dirigido a los nuevos profesionales y otro para todos aquellos que ya disponen de una experiencia acreditada.

#### EVALUACIÓN TEÓRICA Y PRÁCTICA

Desde el 3 de noviembre, los nuevos operadores (que no disponen de experiencia profesional en el uso continuado de estas máquinas) que quieran acreditar su formación respecto a la norma UNE 58161 deben superar una evaluación teórica y práctica impartida por una entidad de formación acreditada. Esta formación será algo diferente en función de la categoría de grúa (ver tabla):

- Categoría A: habilita a su titular para el manejo de GHA con un momento de elevación máximo inferior o igual a 4Tm o una capacidad de carga inferior o igual a 1000 Kg.
- Categoría B: habilita a su titular para el manejo de GHA con cualquier momento de elevación máximo, y alcance total.
- Categoría C: habilita a su titular para el manejo de GHA de cualquier capacidad nominal de elevación, especialmente diseñada, fabricada y equipada con un accesorio para la carga y descarga de madera y residuos sólidos.

Al finalizar dicha formación, los operadores que hayan sido capaces de demostrar la adquisición de los conocimientos teóricos y prácticos necesarios recibirán un Certificado de Formación de Operador de Grúa Hidráulica Articulada según la norma UNE 58161 emitido a su nombre, que será de gran utilidad para todo el sector.

Como ocurre con otros tipos de máquinas, la norma ha tenido en cuenta la experiencia de los operarios que vienen realizando un uso continuado de estas máquinas, permitiendo convalidar parte de la formación por su competencia profesional.

Categoría	Formación teórica (horas)	Formación práctica (horas totales)	Formación total (horas)
A	6	8	14
B	12	28	40
C	12	28	40

#### PERÍODO TRANSITORIO DE 12 MESES

La norma establece un período transitorio de 12 meses durante el cual, las personas que hayan trabajado con estos equipos al menos 3 de los 5 años anteriores a la fecha de publicación, podrán obtener el certificado realizando una formación teórica de 6 horas en una entidad reconocida como centro de formación o asociaciones empresariales del sector de la elevación.

La competencia profesional de estas personas se podrá justificar con la presentación por la parte de la empresa o entidad que le contrata de una Declaración Responsable indicando que la persona tiene la experiencia mencionada anteriormente, incluyendo además la categoría de GHA para la cual se desea obtener el certificado y en la cual el operador tiene experiencia.

Por último, es muy importante remarcar que las entidades que dan la formación según esta norma y emiten certificados de operador tienen que estar certificadas en la norma UNE58161:2021 por un organismo certificador. Es crucial asegurar que se cumplen las condiciones que marca la norma para poder certificar correctamente la seguridad.

#### COFIGRUHA IMPULSA LA FORMACIÓN

Desde esta colaboración si me gustaría informar a todo el sector de que los fabricantes más importantes de grúas cargadoras han trabajado desde COFIGRUHA (Comisión de fabricantes e importadores de Grúas Hidráulicas Articuladas, de ASCATRAVI) con el objetivo de dar la formación más completa han creado una plataforma acreditada según la norma UNE 58161:2021.

Si tienes interés en ser operador, o acreditar tu competencia profesional no dudes en contactar con cualquiera de los miembros de COFIGRUHA (Cayvol, Hiab, Industrias Guerra, Palfinger, Transgruas o Viel Carrocerías), que ya disponen de la certificación adecuada para poder formarte o certificar tu competencia profesional.



Salvador Nuñez Bustos  
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



ASCATRAVI representa a nivel nacional tanto a los carroceros 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)



## CONTINENTAL PRESENTA CONTICONNECT 2.0

Gracias al análisis continuo de los datos recogidos, la nueva generación de su sistema de gestión de neumáticos permitirá que el mantenimiento en turismos, camiones, autobuses y vehículos off-road se realice exactamente cuando sea necesario.

Como resultado, los vehículos estarán menos tiempo fuera de servicio, beneficiando también a las empresas de camiones y a los gestores de flotas en obras, intralogística y puertos con un coste menor de mantenimiento y un mayor kilometraje de los neumáticos. Esta herramienta, que supone además una gran solución en términos de movilidad sostenible, desplegará en todo el mundo a lo largo de este año.

"ContiConnect 2.0 se centra en la digitalización de los neumáticos. Prepara el camino para una gestión inteligente de los mismos, combinándola con una selección a medida de soluciones digitales de neumáticos basadas en el servicio", explica Tansu Isik, Director de Desarrollo de Negocio y Marketing Global de Continental Tires.

## SCANIA OFRECE DESCUENTOS EN RECAMBIOS ORIGINALES

De estos descuentos se podrán beneficiar los clientes de Scania que adquieran un Contrato de Mantenimiento para su vehículo que tenga más de 300.000 de kilómetros.

Los vehículos de hasta un millón de kilómetros con un año de contrato tendrán un descuento del 20%; con dos años de contrato llegan al 30%; y con tres años de contrato el descuento llega al 35%. Si el vehículo supera el millón de kilómetros, el descuento en los recambios es del 35%, independientemente de los años de contrato. Además, quienes se decanten por el Contrato de Mantenimiento de tres años de duración, junto con el descuento del 35%, se llevan un regalo de la marca valorado en 60 €\*.

La campaña está disponible hasta el próximo 30 de junio.



## CAMPAÑA DAF EN BUENA FORMA 2022

A la tranquilidad de ofrecer mantenimiento y sustitución de componentes a precio cerrado con mano de obra incluida, la marca suma otros dos factores añadidos de tranquilidad para el transportista: recambios originales DAF y financiación de todas las operaciones sin intereses.

Con la recuperación del pulso económico en nuestra sociedad la demanda de transporte es cada día mayor. Más que nunca el transportista debe aportar un servicio de calidad a sus clientes y eso pasa obligatoriamente por disponer de una flota de camiones fiables, activa en todo momento y capaz de cumplir sus objetivos sin demoras. Esto es precisamente lo que obtiene, al mejor precio y en las mejores condiciones, el usuario de los modelos DAF XF y CF de las gamas Euro 5 y Euro 6 con la Campaña DAF en Buena Forma 2022, válida hasta el 31 de marzo.

Ahora los transportistas deben recorrer un mayor kilometraje que en los meses pasados y por tanto conviene asegurar la perfecta salud mecánica de los vehículos. Por ello desde DAF Trucks se actúa para facilitar al máximo la posventa de los camiones DAF XF y CF mode-

los Euro 5 y Euro 6. La Campaña DAF En Buena Forma vuelve con una lista de operaciones de mantenimiento actualizada y, como siempre, a precio ventajoso que además incluye la mano de obra y también una financiación en condiciones excepcionales para el usuario de DAF: 12 meses, sin interés con una comisión de apertura del 5,6 % y un TAE del 11,4%. Todo ello con la garantía de la red oficial de DAF Trucks en España y utilizando los componentes originales de la propia marca.



# CAMPAÑA DAF EN BUENA FORMA EURO 5 Y EURO 6

**Mano de obra incluida | Financiación Sin Intereses\* | Precios IVA no incluido**  
**TAE 11,41%**

## Pastillas freno y sensores de desgaste

- Pastillas de freno DAF 1982826
- Indicador de desgaste DAF 2255921



Precio al contado **210€**

12 meses sin intereses\* (T.A.E. 11,41%) **17,50€**

1ª cuota: 17,50 € - 11 cuotas 17,50 €  
Comisión de apertura (5,60%): 11,76 € | Coste total del crédito 11,76 €  
Importe total adeudado: 221,76 € | Precio total a plazos 221,76 €

## Kit correa y tensor Euro 6

- Se recomienda la sustitución cada 3 años o 400.000 km
- Ref. 1722233
- Ref. 1722238
- Ref. 1722219
- Ref. 1722230



Precio al contado **260€**

12 meses sin intereses\* (T.A.E. 11,41%) **21,67€**

1ª cuota: 21,63 € - 11 cuotas 21,67 €  
Comisión de apertura (5,60%): 14,56 € | Coste total del crédito 14,56 €  
Importe total adeudado: 274,56 € | Precio total a plazos 274,56 €

## Kit de Embrague

- Para caja de cambios ZF AS Tronic
- Incluye rodamiento volante Ref. 0661319
- Ref. 1716690R | 1546146R | 1546145R



Precio al contado **765€**

12 meses sin intereses\* (T.A.E. 11,41%) **63,75€**

1ª cuota: 63,75 € - 11 cuotas 63,75 €  
Comisión de apertura (5,60%): 42,84 € | Coste total del crédito 42,84 €  
Importe total adeudado: 807,84 € | Precio total a plazos 807,84 €

## Radiador DAF XF Euro 6

- Ref. 2125896

Precio al contado **690€**

12 meses sin intereses\* (T.A.E. 11,41%) **57,50€**

1ª cuota: 57,50 € - 11 cuotas 57,50 €  
Comisión de apertura (5,60%): 38,64 € | Coste total del crédito 38,64 €  
Importe total adeudado: 728,64 € | Precio total a plazos 728,64 €



## Equipo motor Euro 5

- Ref. 2299986

Precio al contado **3.850€**

12 meses sin intereses\* (T.A.E. 11,41%) **320,83€**

1ª cuota: 320,87 € - 11 cuotas 320,83 €  
Comisión de apertura (5,60%): 215,60 € | Coste total del crédito 215,60 €  
Importe total adeudado: 4.065,60 € | Precio total a plazos 4.065,60 €



Precios máximos promocionales para vehículos DAF XF y CF (Euro 5, Euro 6) incluyendo mano de obra. Los precios mostrados no incluyen pequeño material, consumibles u operaciones adicionales. Campaña válida hasta el 31 de marzo de 2022 en su concesionario DAF en España. Para la lista de concesionarios participantes visite [www.facebook.com/DAFespana/](http://www.facebook.com/DAFespana/). IVA no incluido. Se excluye de esta campaña servicios realizados vía asistencia 24H DAF (ITS International Truck Service). \* Ejemplo de Financiación de 1.000,00 €. Importe mínimo a financiar 200,00 €. Importe máximo a financiar 12.500 €. **Precio al contado 1.000,00 €.** Plazo 12 meses, 1 cuota de 83,37 € y 11 cuotas de 83,33 €. Tipo Deudor Fijo 0,00%, **T.A.E. 11,41%**. (La T.A.E. podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de apertura 5,60% 56,00 €, al contado. Intereses 0,00 €. **Importe Total del Crédito 1.000,00 €, Coste Total del Crédito 56,00 €, Importe Total Adeudado 1.056,00 €. Precio Total a plazos 1.056,00 €.** Siendo el día de contratación 01/02/2022 y primer pago el 01/03/2022. Sistema de amortización Francés. Oferta válida desde el 28/01/2022 hasta el 31/03/2022. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

**DAF**  
A PACCAR COMPANY

# ¡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



## 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



## 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



## 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.