

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

Año 44. #472.  
Abril 2022

# TRANSPORTE3

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



[www.parts-specialists.com](http://www.parts-specialists.com)

Part Specialists - Un servicio de DIESEL TECHNIC

## DIESEL TECHNIC: MÁS VENTAJAS Y SERVICIOS PARA LOS PROFESIONALES

- El Gobierno da aire al transporte • Especial Transporte Frigorífico •
- Suplemento: IVECO Daily, Vehículo Industrial Ligero del Año 2022 •
- Renault Trucks completa su gama E-Tech • Contacto: Nuevo Scania Super •



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

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

Sienta el nuevo MAN TGX.  
Simply my truck.

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







## UNIDOS CONTRA LAS ADVERSIDADES



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

**U**n panorama internacional convulso que ha llevado al gasóleo a marcar precios históricos ha impedido que los transportistas ‘celebren’ el acuerdo alcanzado con el Ministerio de Transportes el pasado mes de diciembre. Paradójicamente durante los últimos meses muchas empresas se han visto contra las cuerdas ante las dificultades para trasladar un incremento tan brutal del precio de los combustibles.

En esta coyuntura complicada, nuevamente, el Ministerio de Transportes ha estado a la altura de las circunstancias y ha impulsado la activación de medidas de apoyo al sector desde el Gobierno de Pedro Sánchez. La bonificación de 20 céntimos de euro por litro o kilo de combustible (hasta el próximo 30 de junio), y las ayudas directas de 1.250 euros por camión y 500 euros por furgoneta permitirán a los transportistas tomar aire hasta que la situación comience a normalizarse. Además, se han anunciado otras medidas que tendrán una repercusión a medio plazo: más presupuesto para incentivar el abandono de la actividad antes de cumplir 65 años, aumento del plazo de vencimiento de los créditos avalados por el ICO hasta 8-10 años y del período de carencia de los créditos avalados por el ICO de 6 meses, o la devolución mensual del combustible profesional desde abril. También será muy importante el proyecto de ley para aplicar al sector del transporte de mercancías por carretera los principios de la Ley de la Cadena Alimentaria, que quiere asegurar una

utilización justa de la subcontratación y la rentabilidad del trabajo en el sector.

Durante el proceso de negociación que desembocó en la aprobación de las medias anteriormente citadas, irrumpió la Plataforma para la Defensa del Sector del Transporte autopromoviendo como representante de la mayoría del sector. Afortunadamente, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez apostó por mantener el diálogo y la negociación respetando los cauces oficiales y no cedió a los chantajes ni a una presión social, que en gran medida se generó desde el desconocimiento absoluto del sector. Los autónomos son una pieza fundamental en el sector y posiblemente necesitan medias específicas para resolver sus problemas, pero el camino para encontrar soluciones no debería ser la agitación descontrolada ni la violencia. Si realmente son una mayoría tan mayoritaria, Plataforma no tendrá ningún problema para incorporarse al CNTC cuando se produzca la próxima renovación. Allí podrán expresar sus reivindicaciones de un modo más eficaz, sin necesidad de peregrinar por programas de televisión y emisoras de radio.

Después de romper barreras históricas e iniciar el proceso para dejar atrás muchos de los problemas que han lastrado al sector desde hace décadas, sería poco inteligente autotorpedearse generando conflictos desde dentro. Es el momento de estar todos unidos para comenzar a construir un transporte de mercancías más fuerte.



03



06



26



17



36



38



44

**03 EDITORIAL**  
Unidos contra las adversidades

**33 REPORTAJE**  
Diesel Technic: Más ventajas y servicios para el profesional del taller

**26 CONTACTO**  
Scania Super

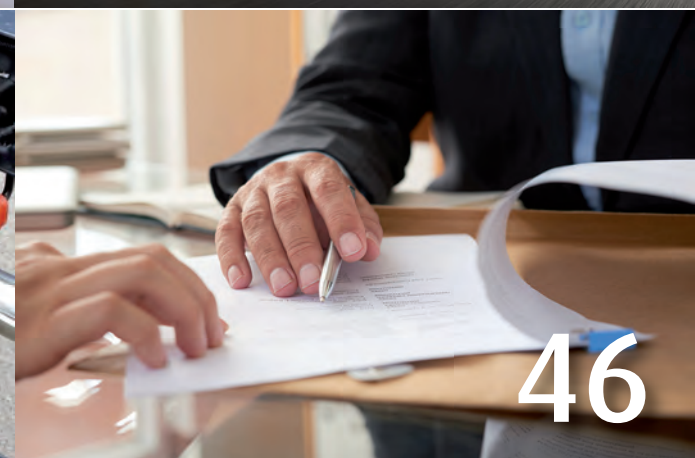
**38 ESPECIAL**  
Transporte Frigorífico

**06 EN PORTADA**  
El Gobierno da aire al transporte

**17 SUPLEMENTO**  
IVECO Daily, Vehículo Industrial Ligero del Año 2022 en España

**44 ASCATRAVI**  
Ralentizadores: economía, seguridad y medio ambiente





#### 14 REPORTAJE

Los costes de los transportistas en el punto de mira

#### 30 PRODUCTO

Renault Trucks completa su gama E-Tech

#### 46 LEGAL

R. D.-ley 3/2022: Por fin una normativa favorable a los transportistas

## TRANSPORTE3

Depósito Legal: M-16.378-1977

Revista fundada por: Jesús Gómez Llorente

Dirección: Luis Gómez-Llorente

Redacción: Luis Francisco Blanco Barba

Marketing & Publicidad: Jorge Rohrer Hernando

Pruebas Técnicas: Manuel Rujas

Maquetación: Infocomunicación

#### Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara (Periodista)

#### Sección Oficial:



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.

C/ Padilla, 72

Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

[www.editec.es](http://www.editec.es) / [editec@editec.es](mailto:editec@editec.es)



#### ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





# EL GOBIERNO DA AIRE AL TRANSPORTE

BONIFICA EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y CONCEDE AYUDAS DIRECTAS DE 1.250 € POR CAMIÓN

**LA MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, RAQUEL SÁNCHEZ, ALCANZÓ UN ACUERDO CON LOS REPRESENTANTES DE LOS DEPARTAMENTOS DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS DEL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA (CNTC) PARA ACTIVAR MEDIDAS DE APOYO AL SECTOR**

**D**espués de que el precio de los combustibles haya alcanzado cifras récord durante el mes de marzo, y siguiendo la línea de otros países europeos, el Gobierno ha anunciado que bonificará a los transportistas con 20 céntimos de euro por litro o kilo de combustible, de los que 15 céntimos saldrán del presupuesto público y 5 céntimos serán soportados por los operadores de productos petrolíferos. Esta ayuda se aplicará a gasóleo, gasolina, gas y adblue. La medida

entró en vigor 1 de abril y estará vigente hasta el 30 de junio, pero se podría prorrogar en función de la evolución de los mercados. Desde el Ministerio de Transportes estiman que cada camión podrá ahorrar unos 700 euros mensuales.

#### **AYUDAS DIRECTAS: 1.250 EUROS POR CAMIÓN**

A esta bonificación de más de 600 millones de euros se sumarán otros 450 millones en ayudas directas. La cuantía será: 1.250 euros por camión, 950 por autobús, 500 por furgoneta y 300 por vehículo ligero (taxis, VTC y ambulancias). Estas ayudas tendrán un límite de 400.000 euros por empresa.

#### **MÁS AYUDAS PARA EL ABANDONO DE LA PROFESIÓN**

Dentro del conjunto de medidas sociales, dirigidas a garantizar la protección social para los autónomos, se duplicará la dotación presupuestaria de las ayudas al abandono a la profesión de transportista, al pasar de 10 a 20 millones de euros en 2022.

“El sector del transporte por carretera se caracteriza por la existencia de un número importante de profesionales de edad elevada para este tipo de trabajo, con carencia de recursos para el abandono





## DESDE EL MINISTERIO CONSIDERAN QUE LAS MEDIDAS APROBADAS (MÁS DE 1.000 MILLONES DE EUROS) SUMADAS A LAS INCLUIDAS EN EL REAL DECRETO-LEY 3/2022, DE 1 DE MARZO, CONFORMAN "EL PLAN ESTRATÉGICO PARA EL TRANSPORTE MÁS GRANDE DE LA HISTORIA"

Y finalmente, el Gobierno se ha comprometido a que Hacienda agilice la devolución a los transportistas del céntimo sanitario, que fue declarado ilegal en su día.

### APOYO UNÁNIME

Además de los pesos pesados del CNTC, la gran mayoría de las organizaciones del sector ha acogido con optimismo este conjunto de medidas de apoyo al sector acordadas con el Gobierno, de las que se beneficiarán unos 260.000 camiones y unas 115.000 furgonetas, según las estimaciones de UNO. "Es un muy buen acuerdo, ha servido para devolver la normalidad a la cadena de suministro", asegura su presidente, Francisco Aranda, que pide que se deje abierta la posibilidad de prorrogarlo "cuantas veces sea necesario".

de la actividad antes de cumplir 65 años". Reconocen desde el Ministerio, que este mismo ejercicio espera duplicar el número de beneficiarios de la ayuda de 30.000 euros para dejar este sector.

### UNA NUEVA LÍNEA DE CRÉDITOS AL SECTOR

Además, se ampliará el plazo de vencimiento de los créditos avalados por el ICO hasta 8-10 años y el período de carencia de los créditos avalados por el ICO de 6 meses, como medida de aplicación inmediata. Además, se establecerá una nueva línea de créditos al sector, avalados por el ICO, con 12 meses de carencia.

Dentro de los acuerdos alcanzados con el sector, también se incluye la devolución mensual del combustible profesional desde abril.

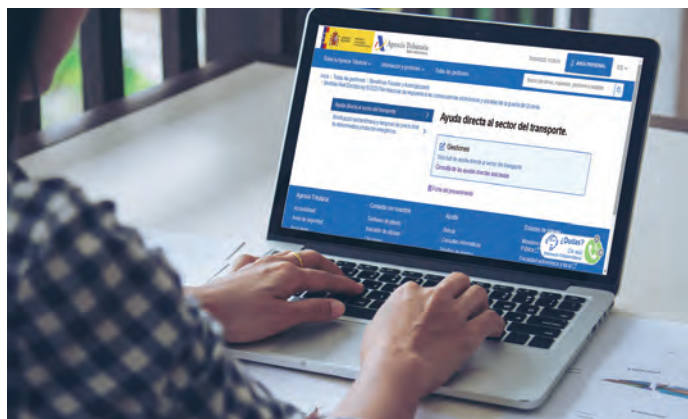
### SE APLICARÁN LOS PRINCIPIOS DE LA LEY DE LA CADENA ALIMENTARIA

El Gobierno también ha acordado acelerar uno de los compromisos adoptados el pasado mes de diciembre, de tal forma que antes del 31 de julio, Mitma presentará al CNTC un texto de proyecto de ley para aplicar al sector del transporte de mercancías por carretera los principios de la Ley de la Cadena Alimentaria, "para asegurar una utilización justa de la subcontratación y la rentabilidad del trabajo en el sector", aseguran desde el Ministerio.

## LAS SOLICITUDES DE AYUDAS DIRECTAS, HASTA EL 30 DE ABRIL

La Agencia Tributaria se encargará de la tramitación de las ayudas directas para el sector del transporte establecidas en el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

Los profesionales del transporte de mercancías podrán realizar su solicitud (1.250 euros por camión o 500 por furgoneta) en la web de la Agencia Tributaria hasta el próximo 30 de abril. Está previsto que las ayudas se comiencen a abonar en mayo.







## EL GASÓLEO NO AFLOJA



El precio del petróleo ha mantenido una línea ascendente desde las últimas semanas del año 2020. Después de superar los peores momentos de la pandemia el gasóleo despidió el pasado ejercicio con un precio medio de 1,42 euros/litro en España, y tras la invasión de Ucrania por parte de Rusia ha alcanzado unos registros desconocidos hasta la fecha (1,84 euros/litro en la última semana de marzo).

Si no hay un giro de los acontecimientos en el escenario internacional, todo parece indicar que el Gobierno se verá obligado a mantener la bonificación de 20 céntimos/litro más allá del 30 de junio.

Desde GUITRANS también aplauden estas medidas porque “limitarán el grave impacto de la escalada del precio de los carburantes, de manera coyuntural y, sobre todo, ahondan en otras medidas que se vienen adoptando en los últimos meses para acometer mejoras estructurales ineludibles”. Los responsables de la organización guipuzcoana apuntan que “deben plasmarse en la práctica en la relación mercantil con las empresas cargadoras ya que son las que realmente pueden mejorar la situación del sector”.

Por su parte, el secretario general de FROET, Manuel Pérezcarro, señala que los puntos acordados son “francamente buenos” y responden a peticiones que “van a beneficiar desde al transportista con un camión hasta a la empresa de transportes que tenga varios”. En este sentido, destaca que se recogen “las reivindicaciones que se estaban planteando por todos los espectros del sector, da igual que lo hicieran pequeñas o grandes empresas o que estuvieran o no dentro del Comité”. “Nos encontramos muy satisfechos porque creemos que va a ser muy positivo para el sector”, añadió.



La vicepresidenta Primera y ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Nadia Calviño; y la ministra de Hacienda y Función Pública, María Jesús Montero, acompañaron a la ministra de Transportes, Raquel Sánchez en las reuniones con el CNTC.

**EL GOBIERNO BONIFICARÁ A LOS TRANSPORTISTAS CON 20 CÉNTIMOS DE EURO POR LITRO O KILO DE COMBUSTIBLE HASTA EL 30 DE JUNIO, Y CONCEDERÁ AYUDAS DIRECTAS DE 1.250 EUROS POR CAMIÓN Y 500 EUROS POR FURGONETA**





# EvoLUtion

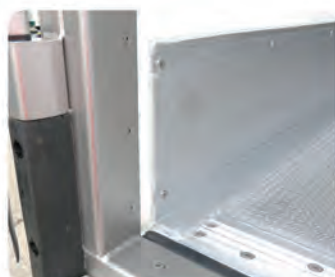
Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico



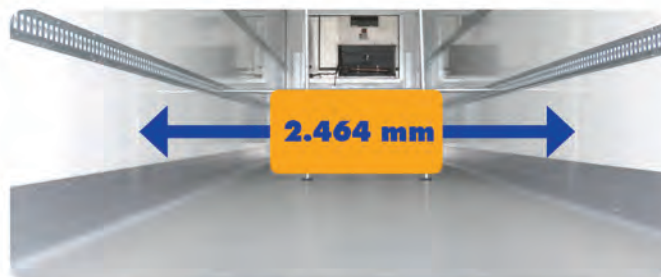
Escanea este código QR para ver el vídeo de Evolution



Marco inox y gálibo secuencial de 3 posiciones



Goma rotura puente térmico y perfil de aluminio transición a piso



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



Taco lateral vertical y tacos protegidos por chapa



Opción Refuerzo cantonera delantera



Soporte de conexiones inox y tope delantero de protección XLarge reforzado



10 años de garantía anti-perforación por corrosión en chasis



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







# EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS VUELVE AL PASADO

AUMENTA LA PRESENCIA DE TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS EN EL SECTOR



**LA ELIMINACIÓN DEL REQUISITO DE FLOTA MÍNIMA Y LA POSTERIOR SUPRESIÓN POR EL TRIBUNAL SUPREMO DE LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SON SEÑALADAS COMO RESPONSABLES DEL CAMBIO DE TENDENCIA**

De hecho, a 1 de Enero de 2022 los autónomos representaban ya el 56'7% del total de empresas en transporte pesado, frente al 42'1% de las empresas mercantiles y del 0'8% de las cooperativas. Por su parte, en el transporte ligero destaca aún una mayor predominancia de los autónomos con el 74'7% de presencia, por sólo el 24'6% de las sociedades mercantiles y el 0'5% de cooperativas.

**D**urante los últimos 20 años las sociedades han ido ganando presencia con respecto a los autónomos (más de 20 puntos), pero esta tendencia se rompió en el pasado ejercicio. “Los autónomos han vuelto a crecer de forma considerable tanto en valor absoluto como porcentualmente”, advierten desde Fenadismier. A su juicio, la desregulación total para acceder al sector, así como la tributación simplificada y la menor carga fiscal en el caso de las personas físicas son algunas de las causas que han provocado un aumento del número de autónomos.

#### AUTÓNOMOS: +3%

El estudio comparativo realizado por la Federación en base a los datos que constan en el Registro Público de Empresas de Transportes que depende del Ministerio de Transportes, muestra que los autónomos han incrementado su presencia en tan sólo 12 meses en más de un 3% en el sector, que contrasta con la reducción de la presencia de las sociedades mercantiles en un 1% y de las cooperativas en casi un 4%.

## RECLAMAN UNA REGULACIÓN



“Esta predominancia en el sector de la figura del autónomo requiere el establecimiento de una norma legal que permita equilibrar las relaciones comerciales de los transportistas con sus clientes”, reclaman desde Fenadismier. Sus máximos responsables consideran que la Ley de Cadena del Transporte que el Gobierno se ha comprometido a aprobar en los acuerdos suscritos con las asociaciones de transportistas podría ser una buena oportunidad para establecer mecanismo que revierta esta situación.





# Electrificando la rentabilidad.

El nuevo eActros. Charged & Ready.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust







# LAS MUJERES ESPAÑOLAS NO SE SUBEN AL CAMIÓN

SOLO SUPONEN EL 2 % DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES EN NUESTRO PAÍS

**SEGÚN DATOS DE LA IRU (ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA), LA MEDIA DEL PORCENTAJE DE MUJERES EN ESTE SECTOR EN EUROPA ES DEL 3 %, SIENDO ITALIA (7 %) Y ALEMANIA (5 %) LOS PAÍSES CON MÁS FÉMINAS SUBIDAS A UN CAMIÓN DE GRAN TONELAJE**

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) advierte de la urgencia de que la Administración pública, los representantes políticos, las compañías, las organizaciones empresariales, y los colectivos sociales fomenten una verdadera integración de la mujer en el sector del transporte de mercancías por carretera

ante el apabullante desequilibrio de género que existe en la actualidad en nuestro país: “las mujeres representan el 52 % de la población española, pero solo suponen el 2 % de los conductores profesionales de este sector, en el que hacen falta unos 15.000 transportistas”, apuntan. Las principales razones son la falta de áreas de descanso seguras y dignas, la dificultad para conciliar vida laboral-familiar y el complejo y costoso acceso a la formación.

#### ATRAER TALENTO FEMENINO

“Las empresas afiliadas de ASTIC, que suelen ser grandes compañías de transporte y logística con una “edad” media empresarial de 30 años, registran un 8 % de mujeres conductoras entre sus filas, un porcentaje que, aunque cuadruplica la media nacional, sigue siendo extremadamente bajo, por lo que debemos continuar trabajando para atraer talento femenino a nuestro sector”, explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de la IRU.



## MAN APUESTA POR LA DIVERSIDAD: SEGUNDA EDICIÓN DE 'WOMAN'



MAN Truck & Bus Iberia ha presentado la segunda edición de este programa de becas, que tiene como objetivo impulsar la presencia femenina en el colectivo de conductores profesionales de mercancías por carretera. Con el programa WoMAN, la marca quiere dar un vuelco a la escasa presencia femenina al volante en el transporte profesional. Para MAN no solo existe un déficit de representatividad y diversidad, sino también de visibilidad. Por ello, la marca ofrece 10 becas, que cubren el 70% del coste de la formación y las tasas para que las mujeres obtengan el permiso de conducir (C o E) y el CAP; con un seguimiento personalizado y una formación de conducción real en camiones MAN de última generación. Las interesadas pueden inscribirse hasta el próximo 8 de mayo.



### KRONE TELEMATICS



## PORQUE

## NECESITO UN

## SEMIRREMOLQUE

## INTELIGENTE.



¡ESCANEAR EL CÓDIGO QR  
**AHORA**  
Y DESCUBRE MÁS!



Krone Trailer España S.L.U.  
Tel.: +34 976 149 294, Mobile: +34 699 441 968  
www.krone-trailer.com

 **KRONE**  
We Deliver the Future





# LOS COSTES DE LOS TRANSPORTISTAS EN EL PUNTO DE MIRA

EL GASÓLEO YA SUPONE CASI EL 40% DE LOS COSTES TOTALES DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

**DESPUÉS DE SITUARSE POR DEBAJO DEL EURO EN MAYO DE 2020, EL PRECIO MEDIO DEL GASÓLEO EN NUESTRO PAÍS HA MANTENIDO UNA TENDENCIA ALCISTA QUE SE COMENZÓ A ACENTUAR ESPECIALMENTE DURANTE EL SEGUNDO SEMESTRE DEL PASADO EJERCICIO**

**E**n 2022, después de que Rusia invadiese Ucrania, la situación se han descontrolado y los precios de los combustibles y aditivos están alcanzando registros desconocidos hasta la fecha: el gasóleo ha superado la frontera de los 1,80 euros/litro con un incremento del precio medio del 36% durante el primer trimestre, y el adblue ha duplicado su coste.

## EL GASÓLEO OSCURECE EL FUTURO

Si echamos un vistazo a los datos recogidos en el Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, que elabora el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se entiende a la perfección por qué muchas compañías de transporte viven una situación límite.





En la última actualización de este informe (enero 2022), se muestra que el gasto en combustible y adblue superaba el 30% de los costes totales de una empresa de transporte de mercancías. Por ejemplo, estas partidas representaban el 30,4% y el 1,1%, respectivamente, en un vehículo articulado de carga general en transporte internacional, y el porcentaje se elevaba ligeramente en otras combinaciones: 31,3% y 1,3% en un vehículo articulado de carga general, y 34,8% y 1,4% en un tren de carretera.

Los porcentajes estaban, más o menos, en la misma línea que se ha mantenido durante los últimos años. Ahora, tras el mencionado incremento en el precio del gasóleo (+36%), estas estadísticas saltan por los aires y, a la espera de que el Mitma haga públicos los datos correspondientes al primer trimestre de 2022, ya se puede anticipar que el gasto en combustible + adblue en muchas especialidades de transporte representa en torno al 40% de sus costes totales de explotación (TCO).

#### ¿QUÉ HACER?

En este contexto, no existen muchas alternativas para ajustar los gastos y poder sobrevivir en un sector caracterizado por un elevado nivel de competencia y un escaso margen de rentabilidad.

Las bonificaciones de 20 céntimos por litro darán un respiro temporal a corto plazo (por el momento hasta el 30 de junio) y parece que las medidas incluidas en el Real Decreto-Ley 3/2022 sí tendrán una mayor influencia en la reducción de costes de los transportistas a medio y largo plazo. En este sentido destaca especialmente 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. Pero hasta que esta medida entre en vigor y se pueda trasladar al cargador cualquier variación de un modo casi automático, hay que buscar fórmulas más 'inmediatas' para conseguir reducir los costes. Una de ellas puede ser comenzar a sacar el máximo rendimiento de todas las posibilidades tecnológicas que ofrece los camiones en la actualidad.

**CON MAN PERFORM SE OPTIMIZA EL RENDIMIENTO DE LAS FLOTAS, REDUCIENDO EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, LAS EMISIONES DE CO2 Y LOS COSTES TOTALES DE EXPLOTACIÓN (TCO)**

## MAN: HERRAMIENTAS PARA AHORRAR

Desde hace años la eficiencia es una de las señas de identidad de los camiones MAN y en su nueva generación vuelve a quedar patente. Al ahorro del 8,2% anunciado en su lanzamiento, el nuevo MAN TGX suma una mejora de la eficiencia de combustible de hasta un 3,7% gracias a la optimización de su cadena cinemática. Pero el fabricante también ha puesto a disposición de los transportistas diversos sistemas y servicios que, además de hacer posible un ahorro de combustible, permiten mejorar en otros aspectos y conseguir una reducción de los costes totales de explotación.

### MAN EfficientCruise

El control de crucero predictivo se anticipa a las inclinaciones o descensos y **calcula el estilo de conducción más económico**. Un cambio de marchas suave y orientado al consumo no solo evita interrupciones de la fuerza de tracción, sino que también proporciona una sensación de conducción muy armónica.



### MAN Perform

MAN Perform es un servicio digital que proporciona información relevante sobre el estilo de conducción de los conductores. De esta forma los gestores de flotas obtienen **un informe detallado del modo de conducción para hacer un seguimiento objetivo del rendimiento**, con el potencial de mejora y los aspectos a corregir mediante formación de conducción. Además, MAN realiza una entrega técnica para todas las tractoras de larga distancia, con monitorización durante 3 meses utilizando el servicio MAN Perform. Los expertos ProfiDrive llaman al conductor por teléfono para darles formación personalizada.



### MAN ServiceCare S

Este servicio gratuito de mantenimiento proactivo **optimiza los tiempos de camión parado**. El punto de servicio MAN elegido contactará con el cliente cuando uno de sus vehículos requiera mantenimiento y coordinará su paso por el taller. Las tareas de mantenimiento pendientes, los componentes que requieran mantenimiento y los avisos de daños estarán siempre a la vista con MAN ServiceCare S.



### MAN Essentials

Este paquete telemático gratuito ofrece un **amplio análisis de los datos de los camiones**. Las actividades de los conductores y la posición del vehículo se transmiten regularmente y se almacenan durante 10 días en la plataforma RIO.



### MAN Now

Este nuevo servicio digital permite **equipar los camiones con funciones adicionales sin tener pasar por el taller**. Las funciones se actualizan online de forma sencilla a través de un smartphone. Hay varias aplicaciones disponibles: Online Traffic, Map Update y actualizaciones de software de la caja de cambios, específicas para distintos tipos de trabajos.







# VOLVO TRUCKS ENTREGA CAMIONES ELÉCTRICOS AL GRUPO FUENTES

LOS DOS VOLVO FE ELECTRIC SE DESTINARÁN A ABASTECER LOS SUPERMERCADOS CONSUM

CON LA ADQUISICIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS, LOS PRIMEROS CAMIONES ELÉCTRICOS QUE LLEGAN A LA REGIÓN DE MURCIA, LA FIRMA SUECA SIGUE GANANDO PRESENCIA EN LA FLOTA DE GRUPO FUENTES



Miembro del Jurado

Los dos camiones Volvo FE Electric 6x2 realizarán repartos a los supermercados Consum ubicados en la provincia de Murcia, contribuyendo de este modo, a una huella de carbono mínima gracias a su energía eléctrica pura sin emisiones de escape. La cooperativa valenciana es la sexta empresa de distribución comercial del ámbito nacional y cuenta con una red que supera los 800 establecimientos en España.

## HACIA UN ENTORNO MÁS SOSTENIBLE

Volvo Trucks mantiene el foco de su actividad en la descarbonización de las ciudades, fomentando el respeto al medio ambiente y reduciendo las emisiones de CO2 con su gama de camiones eléctricos. Gracias a las tecnologías eficientes con las que trabajan, ponen énfasis en la transición hacia la electromovilidad, construyendo ciudades con bajas emisiones en las que pre-

domine el transporte eléctrico y con el que favorecen los entornos urbanos. “Con esta entrega ayudamos a los operadores de transportes a reducir significativamente las emisiones y el ruido en la ciudad e impulsamos el cambio en la región murciana hacia un entorno más sostenible”, destaca Núria Álvarez, Responsable de Electromovilidad del grupo sueco.

## “ESTA ADQUISICIÓN MARCA UN ANTES Y UN DESPUÉS”

Por su parte, Antonio Fuentes, Director de Logística y Operaciones del Grupo Fuentes, ha asegurado que “la adquisición de estos camiones marca un antes y un después para la ciudad de Murcia. Por primera vez introducimos camiones para el reparto que respetan y contribuyen a salvaguardar nuestro entorno, y eso es algo de lo que estar orgullosos.” También desde Consum, Lourdes Brugera, directora de Logística de la cooperativa, ha expresado el compromiso de la marca con la sostenibilidad ambiental: “Con el inicio del transporte de mercancías eléctrico, conseguimos ofrecer a nuestros clientes productos de calidad y proximidad reduciendo nuestra huella de carbono y minimizando el impacto ambiental de nuestra organización.”





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

Año 44. #472  
Abril 2022

# TRANSPORTE3

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

## NUEVA IVECO DAILY

### VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2022





# ASÍ ES LA NUEVA IVECO DAILY

## NUEVA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA AIR-PRO



La revolucionaria suspensión AIR-PRO de la Daily se adapta continuamente a las condiciones de la conducción y reacciona casi al instante a las irregularidades de la calzada, lo que garantiza una seguridad de conducción y una suavidad inigualables para el conductor y para la carga. La exclusiva unidad de control continuo de la amortiguación CDC AIR-PRO calcula cada 10 milisegundos la presión ideal para

cada uno de los amortiguadores. Con un mando específico situado en el tablero de instrumentos, el conductor puede ajustar fácilmente la suspensión para conducir con mayor confort, o adaptarse a la altura de los muelles de carga. Gracias a la suspensión neumática AIR-PRO, el balanceo se reduce un 30% y las vibraciones disminuyen hasta un 25%.

## MÁXIMO CONFORT AL VOLANTE



Los nuevos asientos HI-ADAPTIVE están diseñados para proporcionar el mejor confort durante las largas jornadas de trabajo. La nueva Daily es el primer vehículo comercial ligero que incluye asiento y respaldo de espuma viscoelástica, un material que distribuye el peso uniformemente y reduce los picos de presión hasta en un 30%. El reposacabezas, también de espuma viscoelástica, absorbe más energía en caso de colisión y reduce los efectos de un latigazo cervical. Sus 15 mm más de espuma de sujeción en los elementos laterales aumentan la seguridad, y el nuevo cojín del asiento del conductor, 20 mm más largo y 15 mm más grueso, ahora refuerza el apoyo de las piernas. Además de los nuevos asientos, la nueva Daily cuenta con una pantalla en color de alta resolución que ofrece una interfaz muy intuitiva, un volante ajustable, tanto axial como angularmente, para conseguir una posición confortable en todo momento, y un sistema de dirección asistida eléctrica de gran precisión. Su gran función City Mode reduce aún más (hasta en un 70%) el esfuerzo en el volante.

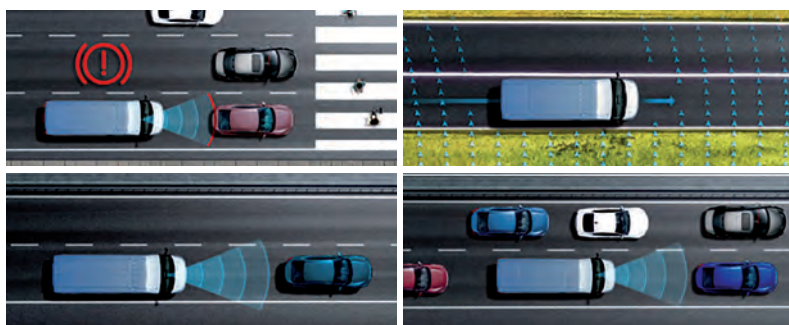




ESTE NUEVO MODELO MANTIENE LA VERSATILIDAD, ROBUSTEZ Y RENDIMIENTO, QUE LO HAN MANTENIDO COMO UN REFERENTE EN SU SEGMENTO DURANTE MÁS DE 40 AÑOS. AHORA INCORPORA SOLUCIONES INNOVADORAS QUE LO CONVIERTEN EN UN VEHÍCULO INTERACTIVO Y CONECTADO.

### CONDUCCIÓN SEGURA Y RELAJADA

Los sistemas avanzados de asistencia al conductor de la Daily ayudan en situaciones difíciles y eliminan el estrés cuando se conduce con mucho tráfico. Gracias al Sistema de mantenimiento de carril, al Asistente de viento lateral, al Control de cruceo adaptativo (ACC), o al Asistente de tráfico lento, entre otros, se reduce el cansancio y aumenta la seguridad al volante.



### MOTORES OPTIMIZADOS



IVECO pone a disposición de las transportistas dos motores de muy bajo consumo optimizados para rendir al máximo en cualquier tarea: el motor de 2,3 litros (116, 136 y 156 CV, y el motor de 3 litros (160, 176 y 207 CV). El motor de 3 litros también está disponible en la versión de gas natural comprimido (136 CV). El sistema de postratamiento con tecnología SCR doble, completamente rediseñado, mantiene las amplias posibilidades de adaptación de la carrocería de los modelos anteriores, y **garantiza el cumplimiento de las normas Euro 6-D Final y Euro VI-E**. Los motores de la Daily destacan por su bajo consumo de combustible: el motor optimizado de 2,3 litros ofrece hasta un 6% de ahorro de combustible con un aumento de presión del 25% (2000 bares) en el sistema Common Rail, y mejora la eficacia de la Daily con un aumento de par de hasta un 15% para aplicaciones exigentes.



### NUEVA CAJA DE CAMBIOS



La nueva Daily cuenta con una nueva caja de cambios manual de 6 velocidades con una mejor capacidad de cambio y un engranaje de gran precisión. IVECO ha acoplado el motor de 2.3 litros con el mismo embrague que el motor de 3.0 litros, mejorando la robustez en las misiones más duras y aumentando la durabilidad hasta en un 18%. En esta nueva transmisión, el intervalo de cambio de aceite se ha ampliado a 350.000 km, lo que permite **reducir hasta un 4% los costes de mantenimiento y reparación**. Además, los profesionales también tienen a su disposición el **cambio automático HI-MATIC de 8 velocidades**. Gracias a su palanca de cambios multifuncional y ergonómica, es posible concentrarse por completo en el tráfico y en las condiciones de conducción, para disfrutar de la mayor seguridad y confort.



# MÚLTIPLES ALTERNATIVAS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

## DAILY GNC: UN REFERENTE EN SOSTENIBILIDAD

La Daily GNC (gas natural comprimido) es la alternativa de IVECO en el segmento de los vehículos comerciales para realizar un transporte ecológico. Permite distribuir mercancías en los grandes núcleos urbanos sin preocuparse por las restricciones de las normativas medioambientales. Esta versión está propulsada por un motor GNC de 3 litros, con 136 CV y 350 Nm de par, y es el primer vehículo de gas natural de su categoría equipado con cambio automático de 8 velocidades (HI-MATIC). La combinación de esta transmisión y el motor de GNC hace posible un mayor ahorro en combustible.



## DAILY FAMILY SNOEKS: LA ALTERNATIVA MIXTA

La nueva versión DAILY FAMILY SNOEKS es la solución ideal para transportar pasajeros o mercancías de manera segura, cómoda y eficiente. Se puede elegir entre un asiento trasero de tres o de cuatro plazas, todas ellas equipadas con cinturones de seguridad de tres puntos y reposacabezas. Dispone de una partición que protege al conductor y a los pasajeros ante posibles movimientos de la carga en caso de accidente o frenado de emergencia.

El espacio destinado a la mercancía se ha optimizado: se pueden colocar objetos pesados o de gran longitud debajo del asiento trasero. Además, ofrece almacenamiento adicional en el revestimiento del techo de la parte delantera de la cabina y múltiples compartimentos de fácil acceso en el asiento trasero y en el lateral.

La Daily Family está disponible en la versión con MTMA de 3,5 toneladas, con ruedas traseras sencillas o dobles, y con puerta corredera en el lado derecho o en ambos lados.



## DAILY 4X4: DISTRIBUCIÓN SIN LÍMITES

Esta versión todoterreno permite llegar a cualquier destino de forma cómoda y segura, por complicado que sea el acceso. Tiene una masa máxima autorizada de 7 t y un espacioso volumen de carga de entre 9 y 18 m<sup>3</sup>. Además, cuenta con numerosas funciones de seguridad, como los sistemas ABS y ESP, que han sido desarrollados específicamente para la Daily 4x4. Sus tres diferenciales de bloqueo garantizan una tracción perfecta en cualquier situación, y la transmisión HI-MATIC permite subir cómodamente y sin esfuerzo pendientes pronunciadas acoplando la marcha de baja velocidad.



# IVECO DRIVER PAL

CONVIERTE TU VEHÍCULO EN EL COMPAÑERO DE VIAJE PERFECTO

## ESTA SOLUCIÓN PERMITE A LOS CONDUCTORES ACCEDER A SU VIDA DIGITAL A BORDO E INTERACTUAR CON EL VEHÍCULO Y CON LA COMUNIDAD DE CONDUCTORES A TRAVÉS DE COMANDOS DE VOZ DE AMAZON ALEXA

IVECO Driver Pal ha sido diseñado para ayudar al conductor a optimizar trabajo diario, ofreciendo apoyo ante cualquier incidencia. Este sistema permite interactuar con plena seguridad mientras se mantienen las manos en el volante y los ojos en la carretera. En colaboración con Amazon Web Services, IVECO ha desarrollado MYCOMMUNITY y MYIVECO, dos funcionalidades exclusivas de Alexa.

A través de MYIVECO, el conductor podrá interactuar con el vehículo utilizando comandos vocales para gestionar su viaje y planificar su ruta, encontrar aparcamientos y estaciones de servicios, encender la calefacción o las luces... También pueden ver su evaluación de estilo de conducción (Driver Style Evaluation) y realizar una comprobación del estado general de los principales componentes (neumáticos, baterías, filtros, embrague y pastillas de freno) antes de iniciar un viaje.

La segunda función exclusiva es MYCOMMUNITY, que actúa como radio DAB Digital y permite a los usuarios formar parte de una comunidad de conductores. Es posible intercambiar mensajes de voz, compartir información sobre el tráfico... El idioma no será una barrera porque traduce los mensajes en inglés, alemán, francés, italiano y español.

## SERVICIOS CONECTADOS DE IVECO

La conectividad de la Daily abre la puerta al mundo de los servicios integrados y a las soluciones de transporte de IVECO ON, que han ido diseñados para facilitar el día a día e incrementar la rentabilidad.

**MAXIMIZA EL TIEMPO DE ACTIVIDAD** Desde el Control Room de IVECO supervisan las prestaciones de vehículo y pueden adoptar medidas preventivas para mantener al vehículo en carretera.

**OPTIMIZA LA EFICIENCIA** Con IVECO ON, se pueden consultar los informes de consumo en tiempo para cuidar bien del vehículo y ahorrar combustible.

**EASY DAILY** Esta nueva aplicación de IVECO ON se puede utilizar para ver la herramienta de evaluación del estilo de conducción, activar el servicio IVECO Assistance Non-Stop o acceder de forma remota a la información de diagnóstico del vehículo.

**GESTIONA TU FLOTA SIN ESFUERZO** La solución de gestión de flotas de la Daily ofrece información completa y en tiempo real. Pero los profesionales también pueden utilizar su propio sistema, que interactuará a la perfección con la web API del vehículo.





UN JURADO COMPUESTO POR MÁS DE MEDIO CENTENAR DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y ESPECIALISTAS DEL ÁMBITO DE LA AUTOMOCIÓN HA DISTINGUIDO A LA NUEVA IVECO DAILY CON ESTE RECONOCIMIENTO



**R**uggero Mughini, Director General de IVECO España y Portugal, ha agradecido el galardón y ha subrayado que “este premio posiciona a nuestro modelo Daily como referente, gracias a su larga trayectoria en el mercado, sus éxitos en ventas y su gran acogida entre nuestros clientes, convirtiéndole en el vehículo ligero ideal para todos los profesionales que buscan un compañero de transporte fiable,

eficiente y seguro y que ha sido avalado con este título en tres ocasiones más”. Por su parte, Filippo D’Amico, Director de la Business Line de Ligeros, se ha mostrado “muy orgulloso y satisfecho por el reconocimiento obtenido, que respalda el trabajo y esfuerzo que estamos haciendo en el continuo desarrollo de nuestros productos, y nos motiva a seguir en esta dirección para el futuro.”

## JURADO DEL VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA



ALQUIBER Renting Flexible - Miguel Ángel Acebes  
 AMBULANCIAS SANTA SOFIA - Raúl Gómez Mateo  
 AQUASERVICE - Rafael Vañó Igual  
 ASCATRAVI - Ramón Lozano Martín-Buro  
 BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS - Sergi Vidal  
 CALIDAD PASCUAL - Alejandro Palmarola  
 CANAL DE ISABEL II - Santiago Iañez Galán  
 CITYlogin - Alfonso Lopez  
 CODERE - José Luis Sebastián Fernández  
 COFARES - Javier Escribano  
 COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres  
 CORREOS (Grupo SEPI) - Javier Caballero Tornero  
 COVEY ALQUILER - Fernando Sánchez Martínez  
 Deliverando.City - Luis Miguel Margolles  
 DFM RENTA CAR - Miguel Ángel Sánchez Serrano  
 EMT DE MADRID - Julián del Olmo Perandones  
 ENDESA - Carmen Moreno de Miguel  
 ENTERPRISE - José Luis Sanz Redondo  
 EUROPCAR - Eduardo Gómez Martín  
 FCC - Antonio Bravo  
 FRAIKIN - Angel Vallcorba Fontcuberta  
 FUJITSU - José Carbonell  
 GAM - Elsa Bermúdez Sánchez  
 GRUPO COBRA - Rosa Uralde Cuervas  
 GUARDIA CIVIL - AGRUPACION DE TRAFICO -  
 José Francisco Arnedo Garrigos

GUARDIA CIVIL - SERVICIO MATERIAL MOVIL -  
 Fernando Gil Llorente  
 HERTZ - Alfonso López-Heredia Romeo  
 HTGroup - Lionel Fernández  
 IDIADA - Ignacio Lafuente Buil  
 INSIA - José María López Martínez  
 INTA - José Luis Rivera Pardo  
 LOOMIS - José Manuel Castañeda Arronte  
 LOST SIMETRY - Julián Carrión Boulos  
 METHOD LOGISTICS - Luis Angel Florez  
 NORTHGATE - Ignacio Aliaga Soler  
 OCSA RENT A CAR - Angel Ocaña Muñoz  
 OK MOBILITY - Gilles Redard  
 PEPSICO SOUTH WEST EUROPE - Marisa Deleites  
 PETIT FORESTIER - Anthony Lemoine  
 POLICIA NACIONAL - Francisco Prada  
 PROSEGUR CASH ESPAÑA - Óscar Martín García  
 RACE ASISTENCIA - Diego de Azua  
 REDUR - Raúl Lozano  
 SAMUR - Protección Civil - Rafael Saavedra Cervantes  
 SCHINDLER - Conchita Navarro  
 SIXT RENT A CAR - Carlos Abad  
 SMART DELIVERY ROUTES - Rubén Martínez  
 URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado Hernandez  
 Secretario General del Jurado:  
 Luis Gómez-Llorente (EDITEC)



# ¡HOLA DAILY!

## ¿QUÉ HAY DE NUEVO?



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

- Motores de 2,3 y 3.0 litros, con una potencia de hasta 207 CV
- Ahorro del combustible hasta un 6% (2.3 litros según ciclo WLTP)
- Incremento de la durabilidad del embrague sin necesidad de cambio de aceite en la caja de cambios manual



### NUEVA SUSPENSIÓN NEUMÁTICA AIR-PRO

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



### ASIENTOS DE MÁXIMO CONFORT

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



### IVECO DRIVER PAL\*

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



**NUEVA DAILY. MÁS INTELIGENTE.**



**IVECO**

Tu socio para el transporte sostenible

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





# CAMIONES DAF CF ELECTRIC PARA AMAZON

LAS CINCO PRIMERAS UNIDADES OPERARÁN EN REINO UNIDO

**ESTOS VEHÍCULOS MARCAN UN HITO IMPORTANTE EN LA ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA DE AMAZON, PUES CONTRIBUYEN AL SHIPMENT ZERO, QUE TIENE COMO OBJETIVO REALIZAR EL 50 % DE LOS ENVÍOS CON CERO EMISIONES DE CARBONO PARA 2030**

Los cinco camiones DAF CF Electric reemplazarán a camiones diésel y recorrerán hasta 160.000 km alimentados solo con electricidad renovable, evitando la emisión a la atmósfera de cerca de 170 toneladas de CO<sub>2</sub>.

#### HASTA 500 KILÓMETROS AL DÍA

"Estamos entusiasmados de entregar estas 5 unidades DAF CF Electric a la flota de Amazon colaborando en su compromiso con el clima", asegura Eelco van Veen, director de Ventas de Flotas de DAF Trucks. "El camión DAF CF Electric constituye un paso importante hacia la descarbonización en la distribución de media distancia. Se ha desarrollado en respuesta a la creciente preocupación por una mejor calidad del aire y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte. Gracias a una planificación inteligente y a la carga rápida, el CF Electric puede recorrer hasta 500 kilómetros al día, autonomía suficiente para que los transportistas puedan realizar sus envíos sin limitaciones".

#### DAF CF ELECTRIC: UNIDAD TRACTORA Y CAMIÓN RÍGIDO

El DAF CF Electric está disponible como unidad tractora 4x2 (MMAC: 37 toneladas) y como camión rígido 6x2 (MMA: 28 toneladas) con eje arrastrado direccional, que garantiza la máxima maniobrabilidad. El motor

eléctrico de 210 kW (240 kW de potencia máxima) se alimenta por medio de un conjunto de baterías de 350 kWh (315 kWh efectivos). Solo tarda 75 minutos en cargarse por completo en una estación de carga de 250 kW de capacidad.

## EL NUEVO DAF XG+ SIGUE SUMANDO RECONOCIMIENTOS

Después de lograr el premio "International Truck of the Year 2022" para los DAF XF, XG y XG+ New Generation el pasado mes de noviembre y, más recientemente los galardones "Truck of the Year" en Portugal y Rumanía, ahora el modelo DAF XG+ ha sido reconocido como la mejor tractora diésel de Reino Unido en los premios Fleet News Awards '22.





www.cocentro.com

a un click en internet



COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N

LONGITUD: 3° 58' 3319" O

# COCENTRO



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 18/07/2017



IVECO AS440S46, CAMBIO AUTOMATICO, AIRE ACONDICIONADO, INTARDER, EURO VI, F.MATRICULACION: 07/09/2016



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 24/10/2017



AUTOMATICO, AIRE ACONDICIONADO, CALEFACCION, 2F INTARDER. MATRICULACION: 19/02/2017



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 24/10/2017



IVECO, AS440S46TP EVO, CAMBIO AUTOMATICO, INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, EURO VI. MATRICULACION: 04/07/2017



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 18/07/2017



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 09/08/2017



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 19/07/2018

## COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12

28031 Madrid

Tel. 91 301 37 60

Fax. 91 331 20 13

Contacto: Borja Cerón

email: b.ceron@cocentro.com

tlf. 618780122

Contacto: Javier de la llave

tlf. 626041250







# SCANIA SE SUPERA

PRIMERA TOMA DE CONTACTO CON EL SCANIA SUPER CON EL NUEVO MOTOR DC13

**HEMOS TENIDO LA OPORTUNIDAD DE VIAJAR HASTA EL DEMO CENTER DE SCANIA EN SÖDERTÄLJE (SUECIA) PARA CONOCER SU NUEVA CADENA CINEMÁTICA DE 13 LITROS, QUE ES UNA DE LAS MÁS UTILIZADAS POR LAS EMPRESAS DEDICADAS AL TRANSPORTE DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA**

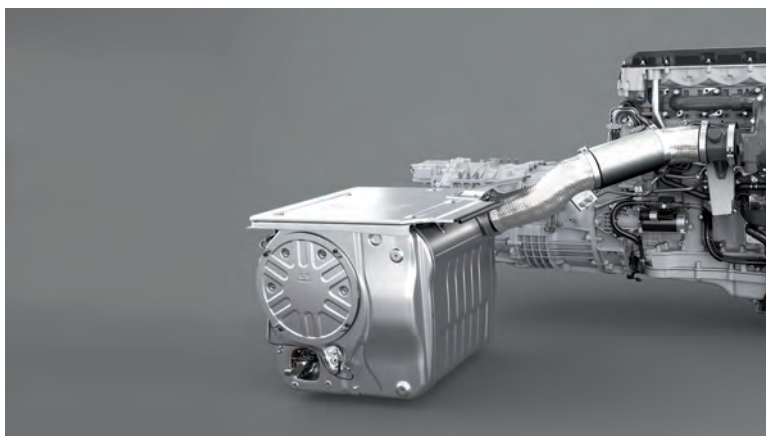
**E**l fabricante sueco ha invertido 2000 millones de euros y cinco años de trabajo en el desarrollo de esta nueva cadena cinemática que promete una rebaja en el consumo de combustible cercana al 8%. Para denominar esta nueva plataforma, Scania ha hecho un guiño a su historia y ha utilizado el término SUPER, que durante los años 60' ya estuvo presente en la parte delantera de los camiones Scania -Vabis con motor turboalimentado DS10. Ahora los nuevos Scania equipados con el nuevo motor DC13 también lucen en su calandra este emblema.

## NUEVO MOTOR DE 13 LITROS

No podíamos esperar de Scania un cambio tan radical en la configuración de este nuevo motor. El fabricante sueco era el único que mantenía los culatines independientes en todos sus motores y en esta nueva generación de motores de 13 litros han sido sustituidos por una culata monobloque con doble árbol de levas en







El nuevo sistema de postratamiento de gases Twin SCR mejora el rendimiento y la eficiencia térmica del motor que ahora llega a superar el 50%.

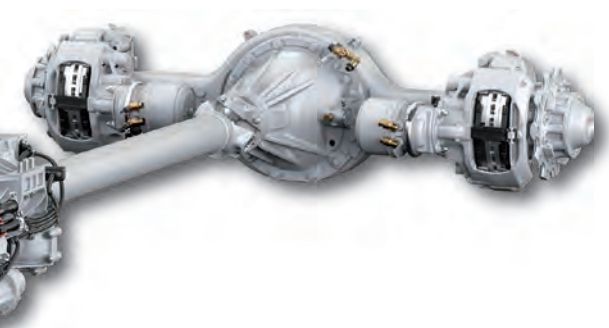
---

## SCANIA ASEGURA QUE SU CADENA CINEMÁTICA HACE POSIBLE UNA REDUCCIÓN DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLE CERCANA AL 8%

---

cabeza y cuatro válvulas por cilindro. Su cilindrada total se mantiene en los 12,7 litros, lo que si aumenta es su relación de compresión que ahora sube hasta los 23 a 1. Todos los componentes del motor, según informa Scania, han sido revisados por lo que se puede decir que se trata de un motor totalmente nuevo.

En esta nueva plataforma, los escalones de potencia pasan de 410 cv a 420 cv; de 450 cv a 460 cv; el 500 cv se mantiene y el potente 540 cv pasa ofrecer ahora 560 cv. Este último pasa a ser el 13 litros



La cadena cinemática ha experimentado cambios profundos: el DC13 Super es un motor totalmente renovado, las nuevas cajas Opticruise G33CM y G25CM mejoran la transmisión casi sin pérdidas y el nuevo eje trasero R759 tiene la relación más larga hasta la fecha de Scania (1,95 a 1).

más potente del mercado. El punto fuerte de estos nuevos motores DC13 se encuentra en la entrega de par motor, que se incrementa de manera notable: pasa de 2150 a 2300 Nm en el propulsor de 420 cv, de 2350 a 2500 en el de 460 cv, de 2550 a 2650 Nm en el de 500 cv y de 2700 a 2800 Nm en el de 560 cv.

Otra de las novedades que incorpora esta nueva plataforma está enfocada a la mejora del sistema de postratamiento de gases. El Scania Twin SCR mejora notablemente a su anterior sistema. Ahora incorpora una doble inyección de AdBlue: la primera a la salida del motor y la segunda en su lugar habitual, el postratamiento de gases. De este modo se mejora la calidad de los gases de escape y la eficiencia térmica del motor, que según datos de Scania llega a superar el 50%.

### CAJAS DE CAMBIOS OPTICRUISE G33CM Y G25CM

Junto a este nuevo motor de 13 litros, Scania equipa estas cadenas cinemáticas con sus nuevas cajas de cambios Opticruise G33CM, ya testada en nuestra última prueba publicada en el N° 466 sobre un 540 cv. A esta nueva familia de cajas de cambios se le une la nueva G25CM, que está más indicada para aplicaciones más ligeras. Ambas cajas de cambios cumplen con la nueva filosofía





## EL PUNTO FUERTE DE SUS NUEVOS MOTORES DC13 SE ENCUENTRA EN LA ENTREGA DE PAR MOTOR. TODOS LOS ESCALONES DE POTENCIA LO INCREMENTAN NOTABLEMENTE



Los nuevos depósitos incorporan los filtros y la bomba de baja presión, y optimizan al máximo el contenido de combustible de su interior.

## SENSACIONES MUY POSITIVAS



Hemos tenido la oportunidad de conducir camiones equipados con esta nueva cadena cinemática en las carreteras cercanas a su sede de Södertälje (Suecia) y las sensaciones han sido muy positivas. Este nuevo motor

DC13 suena diferente y rueda a bajas vueltas gracias a un incremento de par que se aprecia en todo momento.

Muy pronto podremos sentarnos al volante de este vehículo en nuestro recorrido de pruebas y comprobaremos si Scania vuelve a dar una nueva vuelta de tuerca al consumo de combustible.

de Scania de aportar a la cadena cinemática capacidad para operar a bajas vueltas. Gracias a la incorporación de la supermarcha en estas cajas, es posible ver el cuentarrevoluciones cerca de las 800 vueltas en los terrenos más favorables, algo inédito hasta la fecha. También hemos comprobado en las pruebas realizadas en el circuito del Demo Center de Scania la capacidad de estas nuevas cadenas cinemáticas en arrancadas en rampa. Su comportamiento ha sido excelente: su capacidad para iniciar la marcha en un desnivel es impresionante y posteriormente unos cambios rápidos de marcha consiguen poner sin problemas al camión a velocidad de crucero.

### NUEVO EJE TRASERO

Otra de las novedades presentadas por el fabricante sueco es su nuevo eje trasero R759, que cuenta con una nueva relación larga de 1,95 a 1. Sumado a la opción de la supermarcha de las nuevas cajas de cambios Opticruise, consigue que seamos capaces de rodar a muy bajas vueltas de motor.

Por último, en lo que al chasis se refiere, Scania también ha dado una vuelta de tuerca a los tanques de combustible. El depósito se convierte en un sistema que incorpora en su lateral la bomba de combustible de baja presión, los filtros de combustible y separador de agua. De esta manera se me-

## EL SCANIA TWIN SCR MEJORA NOTABLEMENTE A SU ANTERIOR SISTEMA. AHORA INCORPORA UNA DOBLE INYECCIÓN DE ADBLUE



## SCANIA HA ELEGIDO LA PUERTA PARA COLOCAR SU SISTEMA DE CÁMARAS MIRROR VIEW CAMERA

### SE SUMA A LAS CÁMARAS

Scania también ofrece la posibilidad de sustituir los espejos retrovisores por un sistema de cámaras. La principal diferencia respecto a otras opciones existentes en el mercado es la ubicación de las cámaras: están colocadas en la puerta y ofrecen un ángulo más real de las imágenes. Las pantallas situadas en los pilares A son de alta resolución y con un tamaño de 12,3 pulgadas. Todas las cámaras son calefactadas para hacer frente a las inclemencias del tiempo. Además, el sistema es plegable lo que evita posibles roturas en zonas estrechas.

El sistema de cámaras Mirror View Camera de Scania es capaz de mejorar la visión en condiciones de baja visibilidad.

jora notablemente su acceso a los puntos de servicio. Además, este nuevo sistema aprovecha mejor la capacidad real del depósito y permite aumentar la autonomía con menos litros cargados. También se ha modificado su forma y su anclaje al chasis. Ahora tiene un diseño en forma de D y los anclajes se fijan con un bastidor en forma de C. Los depósitos disponibles pueden acoger desde los 165 hasta los 700 litros.



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



onturtle.eu

# Una DieselCard para todo tipo de carburante

¡La 1ª también para GNL y GNC!



## ¡Solicita ya tu DieselCard!



EESS Gas



Recuperación de IVA



Peajes



Parking vigilado





# RENAULT TRUCKS COMPLETA SU GAMA E-TECH

LA FAMILIA CRECERÁ CON LAS VERSIONES 100% ELÉCTRICAS DE C Y T

**EL FABRICANTE FRANCÉS HA ANUNCIADO QUE INICIARÁ LA COMERCIALIZACIÓN DE DOS NUEVOS MODELOS EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2023: EL RENAULT TRUCKS T E-TECH, DESTINADO AL TRANSPORTE REGIONAL Y EL RENAULT TRUCKS C E-TECH, DESTINADO A LA CONSTRUCCIÓN**

Estos modelos dispondrán de dos a seis packs de baterías de iones de litio ofreciendo una potencia de entre 180 y 540 kWh. Las baterías de los vehículos podrán recargarse totalmente en 9,5 horas en corriente alterna hasta 43 kW, o en 2,5 horas en corriente continua hasta 250 kW. Estos camiones podrán recorrer hasta 300 km con una sola carga y

**R**enault Trucks prosigue el compromiso de acompañar a sus clientes en la transición energética y la ambición de ofrecer un camión eléctrico para todos los usos. Desde 2020, el fabricante comercializa una gama de vehículos industriales 100 % eléctricos de 3,1 a 26 toneladas, fabricados en Francia. Ahora la familia crecerá.

**UNA AMPLIA SELECCIÓN DE MOTORES ELÉCTRICOS Y DE BATERÍAS DE TRACCIÓN**  
Los nuevos camiones Renault Trucks T y C E-Tech contarán con dos o tres motores eléctricos que desarrollarán una potencia combinada de hasta 490 kW (equivalente a 666 CV). Estarán equipados con una caja de cambios Optidriver.





## LA NUEVA OFERTA ELÉCTRICA, DENOMINADA E-TECH, SE CENTRA EN EL ACOMPAÑAMIENTO TOTAL DE LOS CLIENTES Y REEMPLAZA LA GAMA ACTUAL DE CAMIONES ELÉCTRICOS Z.E.

hasta 500 km con una carga rápida intermedia (250 kW) de una hora.

### CINCO CONFIGURACIONES DE EJES Y TRES TOMAS DE FUERZA

A fin de adaptarse fácilmente a todo tipo de carrocería, y así a todo tipo de usos, los Renault Trucks T y C E-Tech podrán equiparse con tres tipos de tomas de fuerza: eléctrica, electromecánica o en la caja de cambios. Estos nuevos camiones eléctricos tendrán una masa máxima autorizada del conjunto de 44 toneladas y estarán disponibles en versión vehículo tractor 4x2 y 6x2 y camión recto 4x2, 6x2 y 8x4 tridem.

La comercialización de los Renault Trucks T y C E-Tech comenzará en el primer trimestre de 2023. Se fabricarán en la planta de Renault Trucks en Bourg-en-Bresse. Con una gama 100 % eléctrica, que va ahora desde 3,1 a 44 toneladas, y una oferta de acompañamiento global al cliente, Renault Trucks acelera su estrategia con la importante ambición de realizar un 50 % de sus volúmenes en modalidad eléctrica en 2030.

### IMPULSANDO LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

La oferta E-Tech de Renault Trucks está basada tanto en una gama de vehículos eléctricos de eficacia probada, como en un acompañamiento global a los clientes en su transición energética, desde el proyecto de adquisición hasta el seguimiento de la ex-



El Renault Trucks C E-Tech llegará junto al T E-Tech en el primer trimestre de 2023.

## “ENTREGAREMOS VARIOS CAMIONES ELÉCTRICOS ESTE AÑO”



El máximo responsable de Renault Trucks en España, François Bottinelli, analiza cómo está evolucionando la apuesta de la marca por la electromovilidad.

### ¿Qué acogida están teniendo los camiones 100% eléctricos en el mercado español?

En el verano de 2020 entregamos la primera unidad a Urbaser y la respuesta está siendo muy positiva. Desde entonces muchos de nuestros clientes han tenido la oportunidad de probar estos vehículos y hemos organizado eventos de presentación en varios puntos de la geografía española (Gerona, Santander, Madrid, Murcia...)

Ya puedo adelantar que en los próximos meses entregaremos varias unidades en el mercado español.

### ¿Cuál es el perfil del cliente que se está interesando por la electromovilidad?

Las empresas dedicadas a la recogida de residuos urbanos y las de distribución están mostrando mucho interés por los vehículos que estamos comercializando (Renault Trucks Master E-Tech y D Wide E-Tech). Y en poco más de un año, con la llegada de los modelos C y T, daremos respuesta a un mayor número de aplicaciones.

### ¿Qué objetivos se han fijado a corto y medio plazo?

De cara a 2025 el objetivo es comercializar más de 300 vehículos eléctricos al año, y hasta entonces esperamos que las ventas vayan creciendo progresivamente.

Los planes de ayuda para la renovación de las flotas marcarán la evolución de este mercado. Además, nuestra financiera seguirá apoyando a los transportistas como viene haciendo hasta ahora y les ayudará en la tramitación de las subvenciones.

### ¿En qué punto se encuentra la formación en electromovilidad de la red?

Ya tenemos más de una decena de centros homologados y nuestro objetivo es que toda la red cuente con un equipo formado para mantener y reparar vehículos eléctricos a finales de este año.

## EL FABRICANTE ESPERA QUE EN 2030 LA MITAD DE SUS VENTAS SEAN VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y QUE EN 2040 EL 100% DE LOS VEHÍCULOS QUE COMERCIALICE SEAN NEUTROS EN CARBONO

plotación de sus camiones eléctricos. Este acompañamiento total consta de cuatro fases:

1. Una primera fase en la que Renault Trucks acompaña al cliente en la definición de su proyecto de descarbonización, y en el estudio y la determinación de sus necesidades. El fabricante aporta aquí su experiencia en soluciones ya disponibles en el mercado y su conocimiento de las limitaciones relacionadas a la actividad de sus clientes.
2. Una segunda fase de diagnóstico, que se fundamenta en un conocimiento preciso de la actividad del cliente: análisis de la flota y de los trayectos, estudio de la instalación eléctrica en las instalaciones del cliente, etc. Renault Trucks dispone de herramientas de simulación que facilitan la toma de decisiones de los clientes y el seguimiento de la actividad: simulador de reducción de las emisiones de carbono, simulador de autonomía, etc. Tras este diagnóstico, Renault Trucks ofrece al cliente un asesoramiento completo que incluye, una planificación de ejecución y una proyección de la reducción de las emisiones de CO2 en los años siguientes.
3. Le sigue una fase en la que Renault Trucks pasa a ser arquitecto del proyecto de descarbonización y construye junto al cliente su nuevo ecosistema de movilidad eléctrica. Una solución que integra la financiación, la consideración de las subvenciones locales o gubernamentales, la definición y la configuración del camión completo con los equipos y la carrocería, la infraestructura de carga de las instalaciones, los contratos de mantenimiento, etc. Durante esta fase, Renault Trucks pone a disposición del cliente un camión eléctrico para que pueda probarlo en condiciones reales de explotación.
4. En la última fase, Renault Trucks es el artífice de la solución de descarbonización de su cliente: instalación de la infraestructura de carga en las instala-

## LA CUNA DE LOS ELÉCTRICOS



El fabricante francés está produciendo los camiones 100% eléctricos que comercializa en la actualidad (Renault Trucks D Wide E- Tech de 16, 19 y 26 toneladas) en la planta de Blainville-sur-Orne (Normandía). Durante el pasado ejercicio salieron de estas instalaciones más de 300 unidades 100% eléctricas y está previsto que la cifra se eleve hasta los 2.000 camiones en 2022.

ciones del cliente, formación de los conductores y de los gestores de flota... Finalmente, Renault Trucks y su red acompañan a los clientes en el seguimiento operativo de sus flotas, gracias a la conectividad de los vehículos. El fabricante ofrece un seguimiento de la infraestructura de carga, la conducción y el consumo, y eventuales propuestas de optimización, recomendaciones de trayectorias u optimización de las operaciones de mantenimiento.

Los transportistas necesitan un amplio respaldo en su transición a la movilidad eléctrica. Renault Trucks les apoya en sus proyectos de descarbonización, con un acompañamiento fundamentado en los conocimientos, la anticipación, la proximidad, la serenidad y la rapidez de ejecución.



Renault Trucks comercializa en la actualidad la Master E-Tech y tres versiones del D Wide E-Tech (16, 19 y 26 toneladas).





# NUEVO CORAZÓN PARA LOS CAMIONES MERCEDES-BENZ

EL FABRICANTE HA ANUNCIADO EL LANZAMIENTO DE LA TERCERA GENERACIÓN DEL OM 471

**MERCEDES-BENZ TRUCKS YA HA INICIADO LA  
COMERCIALIZACIÓN DE LA NUEVA VERSIÓN DE SU MOTOR  
MÁS VENDIDO PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES PESADOS.  
LAS PRIMERAS UNIDADES SE ENTREGARÁN EN OCTUBRE**

La tercera generación del OM 471, que se montará en Actros y Arocs, llega con un buen número de innovaciones. "Tienen como objetivo reducir el coste total de propiedad (TCO) en términos de conducción con ahorro de combustible, menores costes operativos y mayor rendimiento, sin sacrificar las prestaciones, la dinámica de conducción o el confort de marcha", explica Christoph Mertens, director de proyecto del nuevo motor en Daimler Truck.

En la optimización de la cadena cinemática, se ha desarrollado un sistema de postratamiento de gases de escape de nuevo desarrollo que consigue una mayor eficiencia de combustible y el cumplimiento de las normas de emisiones más estrictas, como la Euro VIe.

Además, los profesionales pueden equipar su camión con la caja Powershift Advanced, que realiza los cambios de marcha con mayor rapidez y ofrece una reducción de la interrupción del par motor, con un rango de par máximo ampliado para un mayor par en las marchas 7 a 12.

#### HASTA UN 4% DE REDUCCIÓN DE CONSUMO

La optimización de la turbocompresión es otra de las claves de esta tercera generación de motores porque permite aumentar la eficiencia del combus-

tible. Mercedes-Benz Trucks introduce dos nuevos turbocompresores de desarrollo y fabricación propios que se adaptan con precisión a la amplia gama de requisitos de los clientes. La variante de consumo optimizado está predestinada al uso en el transporte de larga distancia con un motor de hasta 350 kW (476 CV).

La segunda variante con turbocompresor está diseñada para obtener un alto rendimiento y una gran fuerza de frenado del motor, y es ideal para su uso en el sector de la construcción y los trabajos pesados, con un motor de hasta 390 kW (530 CV). Para los niveles de rendimiento inferior y medio del OM 471, el ahorro máximo de combustible en comparación con la generación anterior es de hasta un cuatro por ciento, y para los niveles de rendimiento superior, de hasta un 3,5 por ciento.





# SEGURIDAD Y TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE LOS PROFESIONALES

LA NUEVA CITAN DE MERCEDES-BENZ YA ESTÁ EN LOS CONCESIONARIOS

## LA NUEVA VERSIÓN DE LA PEQUEÑA DE LA FAMILIA DE VEHÍCULOS COMERCIALES DE MERCEDES-BENZ INCORPORA MÚLTIPLES NOVEDADES

**A** primera vista, la nueva Citan se identifica claramente como miembro de la familia Mercedes-Benz. En la parte frontal destacan sus faros planos y la parrilla del radiador con las tres lamas dobles y la estrella en el centro.

### COMPLETO EQUIPAMIENTO

Además de su aspecto, un elevado nivel de seguridad reafirma su pertenencia a la gama de vehículos comerciales del fabricante alemán. La nueva Citan puede disponer de hasta siete airbags de serie y un completo equipamiento con modernos sistemas de asistencia a la conducción, que se convierten en aliados del conductor en muchas situaciones.

Ayudados por sensores de radar y de ultrasonidos, así como por cámaras, los sistemas de asistencia a la conducción y de aparcamiento vigilan el tráfico y el entorno,

pudiendo intervenir con advertencias y asistencia cuando resulte necesario. Al igual que en las nuevas generaciones de la clase C y S de Mercedes-Benz, el detector activo de cambio de carril interviene en el volante en vez de en el freno, actuando de forma especialmente cómoda.

Además de los sistemas ABS y ESP legalmente requeridos, los modelos de la nueva Citan disponen de serie, entre otros, de la ayuda al arranque en pendientes, el asistente para viento lateral, la advertencia de cansancio ATTENTION ASSIST, así como de la llamada de emergencia Mercedes-Benz. Aún más completo es el equipamiento con sistemas de asistencia a la conducción de la Citan Tourer: en ella, el conductor cuenta de serie con la ayuda del asistente de frenado activo, el detector activo de cambio de carril, el control de ángulo muerto y el indicador de velocidad límite con detección de señales.

También se pueden adquirir opcionalmente muchos otros sistemas de asistencia a la conducción, entre ellos, por ejemplo, el asistente activo de distancia DISTRONIC, que cuenta con función automática de conducción en retenciones, y el asistente activo de dirección que ayuda al conductor a mantener el vehículo centrado en el carril.



## UN INTERIOR ESPACIOSO

La nueva Citan combina unas dimensiones reducidas con una gran espaciosidad (hasta 2,9 m<sup>3</sup> de capacidad de carga). En la versión Furgón, para acceder al espacio destinado a la mercancía se puede optar por dos puertas correderas que presentan una amplia abertura de 615 milímetros a ambos lados con 1.059 milímetros de altura. Por la parte trasera, también se accede sin problemas al espacio de carga: el borde de carga se encuentra a 59 centímetros. Las dos piezas de la puerta trasera pueden bloquearse en posición de 90 grados y abrirse hasta a 180 grados hacia el lateral. Opcionalmente, puede adquirirse también un portón trasero.

Además del panel separador fijo (disponible con y sin ventanilla) entre la cabina del conductor y el espacio de carga, para la Citan Furgón se ofrece también una rejilla de protección flexible. Si es necesario transportar objetos especialmente largos, esta rejilla puede girarse 90 grados en el lado del acompañante, abatirse hacia el asiento del conductor y bloquearse. El asiento del acompañante es abatible, lo que permite obtener una superficie plana.

## MOTORES: MUCHAS POSIBILIDADES

La gama de motores de la nueva Citan Furgón está formada por tres motores diésel (75, 95 y 116 CV) y dos motores de gasolina (102 y 131 CV). Todos ellos cumplen las normativas de gases de escape Euro 6d. y cuentan con la función de parada/arranque ECO. Además del cambio manual de seis marchas, para



1. El interior también se ha actualizado. Dispone opcionalmente del sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience).
2. El espacio de carga puede tener una o dos puertas correderas y permite transportar dos europalets colocados longitudinalmente.

## LA eCITAN EN CAMINO



En el segundo semestre de este año se lanzará la versión 100% eléctrica de esta furgoneta. Se prevé que su autonomía sea de unos 285 kilómetros y mantendrá la misma capacidad de carga que la versión con motor de combustión.

los motores de gasolina y diésel más potentes se ofrece también un cambio de doble embrague de siete velocidades (DCT).

## MBUX Y SERVICIOS DIGITALES DE MERCEDES ME

Al igual que su hermana mayor, la Sprinter, y los turismos de Mercedes-Benz, la nueva Citan dispone opcionalmente del sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) de manejo intuitivo y con capacidad de aprendizaje.

Para la nueva Citan, pueden adquirirse opcionalmente diferentes niveles de ampliación del MBUX. Entre sus puntos fuertes cabe mencionar el intuitivo sistema de manejo a través de la gran pantalla táctil de siete pulgadas, los botones Touch Control del volante o el asistente de voz «Hey Mercedes». Otras ventajas son la integración de smartphone de Apple Car Play y Android Auto, el sistema manos libres mediante conexión Bluetooth y la radio digital (DAB y DAB+).

Además, la Citan ya viene preparada de fábrica para el uso de numerosos servicios digitales de Mercedes me connect. De este modo, los profesionales siempre tienen a mano información importante a bordo y también fuera del vehículo, pudiendo hacer uso de prácticas funciones.

## LA NUEVA CITAN CUENTA CON NUMEROSOS SISTEMAS QUE PERMITEN A LOS PROFESIONALES DESARROLLAR SU TRABAJO CON LA MÁXIMA SEGURIDAD



# MÁS VENTAJAS Y SERVICIOS PARA EL PROFESIONAL DEL TALLER

CONOCE A LOS PARTS SPECIALISTS DE DIESEL TECHNIC

**EL ECOSISTEMA DE SERVICIOS Y VENTAJAS ENFOCADOS A LOS PROFESIONALES DE LOS TALLERES Y FLOTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES QUE OFRECEN LOS PARTS SPECIALISTS DE DIESEL TECHNIC CONTINÚA CRECIENDO**

**S**on ya más de 20 los vídeos donde Lars y Kevin explican cómo reparar averías, o efectuar mantenimientos utilizando la amplia gama de productos DT Spare Parts en su canal de Youtube (<http://ps-web.tv>)

#### INSTRUCCIONES DE MONTAJE EN EL PARTNER PORTAL

Su web también indica cómo acceder y utilizar el Partner Portal, el mayor buscador gratuito de recambios para camiones, semirremolques, autobuses y furgonetas en

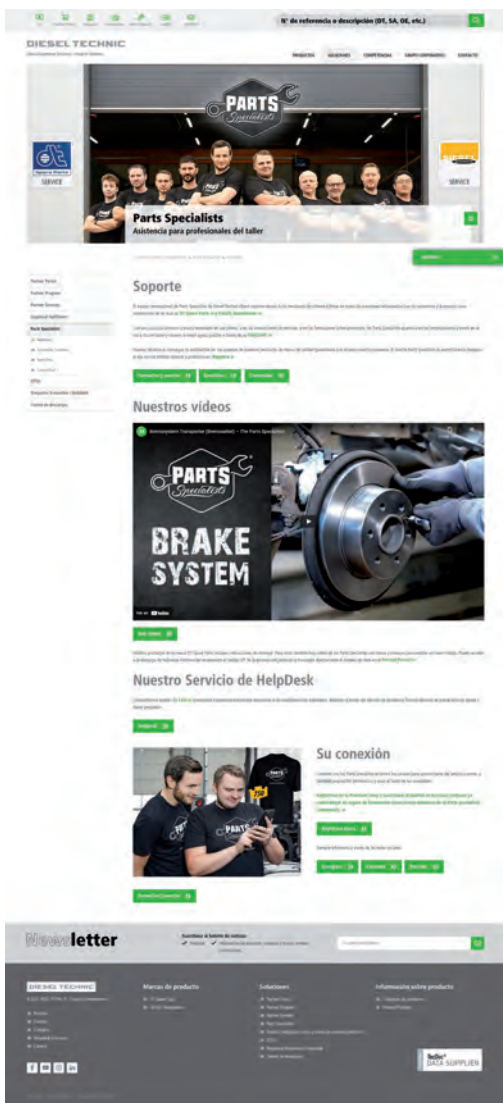
<https://partnerportal.dieseltechnic.com/>. Incluye más de 10 millones de cruces de referencias para identificar rápidamente los recambios necesarios entre los más de 41.000 que se comercializan a través de distribuidores. Además, miles de ellos también disponen de instrucciones de montaje.

#### ASISTENCIA TÉCNICA –HELPDESK–

Los mecánicos también pueden obtener soporte inmediato si les surge cualquier duda o problema gracias al panel de ayuda disponible en la web. Para agilizar y personalizar la respuesta, serán atendidos por los Parts Specialists locales de las distintas delegaciones de Diesel Technic Group.

Jesús Pintado, el experto en calidad de la filial ibérica, es el encargado de atender las solicitudes de los profesionales de España y Portugal: “El Helpdesk sirve principalmente para inter-





cambiar experiencias técnicas y para casos muy particulares, porque la mayoría de las dudas se contestan en el apartado de preguntas frecuentes (FAQ), y el grueso de las incidencias se resuelven a través de nuestros distribuidores”.

#### FORMACIÓN

Diesel Technic imparte interesantes jornadas de formación, coordinadas con los distribuidores locales, que permiten ampliar conocimientos y aprovechar al máximo las ventajas de la amplia gama de recambios y accesorios. Por ejemplo, se hace hincapié en la división para furgonetas, que cuenta actualmente con más de 7.000 recambios y representa

# DIESEL TECHNIC

## LOS PARTS SPECIALISTS DE LAS DISTINTAS DELEGACIONES DE DIESEL TECHNIC GROUP SON LOS ENCARGADOS DE ASESORAR Y DESPEJAR LAS DUDAS DE LOS PROFESIONALES

una excelente oportunidad de ampliar su negocio a los talleres que habitualmente no trabajan este tipo de vehículos.

#### PREMIUM SHOP

Gracias a su programa de fidelización miles de profesionales del taller ya han conseguido fácilmente valiosos premios de todo tipo. Aquellos que quieran participar, solo por registrarse y suscribirse a su boletín en [www.premiumshop.dt-spareparts](http://www.premiumshop.dt-spareparts) conseguirán un premio tras el primer canje de coronas.

#### VENTAJAS EXCLUSIVAS EN LA PARTS SPECIALISTS COMMUNITY

Al superar las 5000 coronas en la Premium Shop, recibirán automáticamente una invitación al grupo privado en Facebook de los Parts Specialists y empezarán a disfrutar de servicios exclusivos y a participar en sorteos para ganar valiosos premios como entradas para eventos especiales.



Jesús Pintado, experto en calidad de la filial ibérica, es el encargado de atender las solicitudes de los profesionales de España y Portugal

## EL PARTNER PORTAL ES EL MAYOR BUSCADOR GRATUITO DE RECAMBIOS PARA CAMIONES, SEMIRREMOLQUES, AUTOBUSES Y FURGONETAS



# EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO PLANTA CARA A LAS DIFICULTADES

LA CAMPAÑA ESTÁ MANTENIENDO UNA TENDENCIA POSITIVA



**CUANDO LA PANDEMIA COMENZABA A QUEDAR ATRÁS, EL SECTOR HA ENCONTRADO "NUEVOS" OBSTÁCULOS (SUBIDA DEL PRECIO DEL GASÓLEO, UN PARO CON ACTOS VIOLENTOS...), PERO ESTA ESPECIALIDAD HA CONSEGUIDO QUE LA ACTIVIDAD NO SE RESIENTA**

**A** la hora de evaluar la actual campaña que ya encara su recta final, los transportistas hacen un balance más positivo de lo que 'a priori' se podría esperar. "La tendencia que veníamos viviendo de crecimiento se ha mantenido y la tendencia de "empezar antes" también se ha ratificado en esta ocasión, sobre todo para los tránsitos que tienen su origen en países del sur de España", explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC.

En la misma línea, se expresa el secretario general de CETM Frigoríficos, Manuel Pérezcarro: "La campaña de invierno ha resultado, quizás, mejor de lo esperado. Ha habido producto

y no han faltado viajes". Aunque se muestra prudente sobre lo que puede suceder a lo largo de las próximas semanas: "No tenemos tanta confianza en la segunda parte de la campaña, ya que no sabemos en qué medida han afectado las últimas e intensas lluvias y el frío a los frutales y al melón."

## ENEMIGOS INESPERADOS

La subida del precio del gasóleo ha sido la gran preocupación para muchas empresas durante los últimos meses. En este sentido, Pérezcarro asegura que "los clientes han entendido las peticiones de incremento de precios, aunque siempre se produce un desfase entre el aumento del precio del gasóleo y lo que tarda en repercutirse al cliente."

Los episodios de violencia acontecidos durante el paro convocado por Plataforma también han dificultado la operativa. Desde ASTIC destacan que su repercusión ha sido especialmente dura en esta especialidad porque no resultó sencillo suplir a los camiones frigoríficos que quedaron dañados. Además, Valdivia va un poco más allá a la hora de analizar las consecuencias de los actos violentos y recuerda que se puede perder la confianza a los



clientes y de los receptores de la mercancía en pocos días, “y su recuperación no resulta ni mucho menos inmediata.”

#### OPTIMISMO

De cara al futuro, el sector considera que el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, permitirá aliviar la situación por la que atraviesan muchas empresas de esta especialidad.

Desde ASTIC destacan el papel que pueden jugar las ayudas directas (“si son ágiles, pueden ser una ‘tabla de salvación’ al menos para esta coyuntura”), pero muestran una mayor confianza en los efectos a medio y largo plazo que pueden tener las medidas acordadas por el CNTC y el Ministerio de Transportes el pasado mes de diciembre.

En relación a estos acuerdos, el secretario general de CETM Frigoríficos no duda en calificarlos como “históricos” y coincide en que servirán para “fortalecer el sector” a medida que la situación se vaya normalizando. Pero advierte de que la forma de actuar de los transportistas determinará la evolución de los acontecimientos: “Estos acuerdos nos brindan herramientas, pero su utilización depende del propio transportista”.

**“LA CAMPAÑA DE INVIERNO HA RESULTADO, QUIZÁS, MEJOR DE LO ESPERADO. HA HABIDO PRODUCTO Y NO HAN FALTADO VIAJES”**

## LAS VENTAS DE FRIGORÍFICOS, A BUEN RITMO

Después de cerrar el ejercicio 2021 con 4.331 unidades matriculadas (+20,17%), los semirremolques Frigorífico han mantenido el buen ritmo durante el primer trimestre de este año. Se han matriculado 1.372 unidades, un 37,95% que en el mismo periodo del año pasado. Schmitz Cargobull (307), Sor Ibérica (265) y Lecitrailer (225). acaparan prácticamente el 60% del mercado.



Adelántate a la campaña frigorífica y consigue precios y plazos de entrega ajustados

**DÉJALO TODO A NUESTRO CARGO**

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



**SCHMITZ  
CARGOBULL**   
The Trailer Company.



# “EL MERCADO DE LOS FRIGORÍFICOS HA EMPEZADO FUERTE”

ANTONIO PÉREZ, RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN DE FRÍO DE LECITRAILER

**DESDE LA FIRMA ARAGONESA DESTACAN QUE LAS CIFRAS DE PRIMER TRIMESTRE SON LAS MEJORES DE LOS ÚLTIMOS AÑOS. LA BUENA ACOGIDA DE EVOLUTION HA SIDO UNA PIEZA FUNDAMENTAL DE ESTE ÉXITO**

**Q**ué balance hacen desde Lecitrailer del primer trimestre de este ejercicio?

El mercado de frigos ha empezado fuerte, las cifras del primer trimestre han sido con diferencia, las mejores del mercado de los últimos años.

¿Cómo está afectando a la producción el alza en el precio de algunas materias primas y las dificultades para conseguir determinados componentes? ¿Se están ampliando los plazos de entrega?

Indudablemente la escalada de precios de la energía y de otros componentes y materias pri-

mas hace que los costes de producción se incrementen.

Los diferentes incrementos los hemos soportado en un espacio de tiempo pequeño y evidentemente está siendo muy complicado trasladar al mercado, con las connotaciones negativas que lleva este mensaje. Nosotros estamos muy agradecidos a la comprensión por parte de nuestros clientes, con los que hemos sido transparentes como siempre.

Respecto a los plazos de entrega, siempre hemos trabajado intensamente con todos nuestros proveedores, y en esta situación excepcional han demostrado una gran profesionalidad y responsabilidad con Lecitrailer a la hora de suministrar materiales. Además, nuestras líneas de producción flexibles nos permiten hacer frente a una demanda creciente que nos permite ajustarnos al máximo con los plazos de entrega.

Después de cerrar el año 2021 con un incremento de las matriculaciones del más del 20%, ¿cómo esperan que evolucione el mercado de los semirremolques frigoríficos durante los próximos meses?





El mercado de los semirremolques frigoríficos se ha movido los últimos años en la horquilla de las 3.600 uds y las 4.300 uds. del año pasado. A priori parece complicado que este año el mercado pueda superar la cifra alcanzada por el mercado en 2021, aunque como hemos comentado antes, el primer trimestre de 2022 ha resultado realmente bueno.

**¿Qué objetivos se ha fijado Lecitrailer en este segmento para 2022? ¿Esperan superar la barrera del millar de unidades?**

Esperamos mantener una cuota alrededor del 20%, en línea de los resultados obtenidos desde el lanzamiento de Evolution.

**Evolution está a punto de cumplir dos años. ¿Qué impresiones les transmiten los profesionales que están trabajando con estos modelos desde hace muchos meses? ¿Qué aspectos destacan?**

El mercado ha acogido muy bien a nuestro 'frigo' Evolution, los clientes que ya lo han adquirido están muy satisfechos.

Eso es algo que solo se puede conseguir tras haber dedicado a lo largo de los últimos años un gran esfuerzo en investigación e inversión en I+D+i, junto con la capacidad de innovación para realizar continuas mejoras que quedaron plasmadas en Evolution, un vehículo frigorífico actualizado y moderno, el doble de robusto y fuerte que la versión anterior.

**¿Qué acogida está teniendo esta gama fuera de nuestras fronteras?**

---

**“ESPERAMOS MANTENER UNA CUOTA ALREDEDOR DEL 20%, EN LÍNEA DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS DESDE EL LANZAMIENTO DE EVOLUTION”**

---

---

**“ESTAMOS ULTIMANDO EL LANZAMIENTO DE NUEVOS SEMIRREMOLQUES ADAPTADOS PARA POTENCIAR LA INTERMODALIDAD, CON LAS CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS PARA EL TRANSPORTE EN FERROCARRIL, BARCO Y CARRETERA”**

---

La acogida está siendo igualmente positiva, al tratarse de un producto de calidad. Hay que tener en cuenta que cada mercado tiene sus peculiaridades, por ejemplo, para Francia hemos desarrollado el frigorífico Evolution Distribution. Se trata de una versión del frigorífico Evolution diseñada para el mercado francés, en el que no se realiza transporte internacional ni grandes distancias, sino que los semirremolques frigoríficos van varias veces al día a los muelles de carga de los almacenes y distribuidores, por lo que el marco y la trasera del frigo Evolution Distribution se ha reforzado todavía más, incrementando aún más su resistencia a los impactos continuados.

**¿Qué novedades llegarán a la familia de vehículos destinados al transporte frigorífico próximamente?**

En el ADN de Lecitrailer siempre está presente hacer evolucionar nuestros productos y gracias a la inversión constante en I+D+i, continuamente estamos lanzando novedades al mercado. En 2019 lanzamos nuestras nuevas bañeras de obras K-Light y K-Limit, en 2020 la nueva generación de frigoríficos Evolution, en 2021 lanzamos Elite, la más completa, rentable y exclusiva gama de lonas y de cara a 2022, estamos ultimando el lanzamiento de nuevos semirremolques adaptados para potenciar la intermodalidad, con las características específicas para el transporte en ferrocarril, barco y carretera.



Un jurado compuesto por más de un centenar de directivos de empresas de transporte de mercancías otorgó el premio 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año 2021' al Lecitrailer Evolution.



## “EL COMIENZO DEL AÑO ESTÁ SIENDO MUY POSITIVO”

MIGUEL IGLESIAS, DIRECTOR COMERCIAL DE SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA

**LA FIRMA ALEMANA SE MUESTRA SATISFECHA CON LOS RESULTADOS REGISTRADOS EN ESTE SEGMENTO, Y YA TIENE EN MARCHA PROYECTOS QUE LE PERMITIRÁN CONSOLIDAR SU POSICIÓN DE PRIVILEGIO EN EL MERCADO ESPAÑOL**

**Q**ué balance hacen desde Schmitz Cargobull del primer trimestre de este ejercicio?

El comienzo del 2022 está siendo muy positivo respecto al crecimiento de la demanda y de matriculaciones en este segmento. En el primer trimestre del año se han matriculado un 40% más de frigoríficos que el año pasado. En esta dirección, también Schmitz Cargobull se posiciona como líder del mercado con un crecimiento por encima del 20% respecto al año anterior y una cuota de mercado por encima del 22,8%.

¿Cómo está afectando a la producción el alza en el precio de algunas materias primas y las dificulta-

des para conseguir determinados componentes? ¿Se están ampliando los plazos de entrega?

La situación es similar para todos los fabricantes de vehículos industriales, y en Schmitz Cargobull también sufrimos el incremento de costes de la materia prima en general y de la energía en particular. Sin embargo, ya habíamos anticipado esta tendencia a finales del 2020 y empezamos a tomar las medidas pertinentes para minimizar el impacto de estos incrementos, mejorando la productividad en nuestra producción, y también en nuestros procesos productivos. De todas maneras, no existe otra solución que transferir estos incrementos de costes al mercado.

Hasta ahora, hemos sido capaces de anticiparnos a esta situación y pudimos hacer compras masivas de materiales, aunque desafortunadamente vemos que no ha sido suficiente. Parece que la situación se va a alargar más de lo esperado, por lo que seguiremos en continuo contacto con los principales proveedores a nivel global para buscar soluciones a esta falta de componentes.

De momento, los plazos de entrega, aunque están siendo ajustados, se están cumpliendo pues Schmitz Cargobull al ser un fabricante global con proveedores paneuropeos, tiene la capacidad de mantener el flujo de producción necesario para evitar retrasos en las en-



**“ESTAMOS MUY SATISFECHOS PORQUE ESTAMOS AUMENTANDO NUESTRA CUOTA DE MERCADO EN EL SECTOR, LO QUE DEMUESTRA LA CONFIANZA CADA VEZ MAYOR QUE EL TRANSPORTE FRIGORÍFICO DEPOSITA EN NUESTRA MARCA”**

tregas. Factor clave para las empresas de transporte, que necesitan sus vehículos para seguir creciendo.

**Después de cerrar el año 2021 con un incremento del más del 20%, ¿cómo esperan que evolucione el mercado de los semirremolques frigoríficos durante los próximos meses?**

El primer trimestre del 2021 se está comportando positivamente en general, y en Schmitz Cargobull estamos muy satisfechos porque aumenta nuestra cuota de mercado en el sector, lo que demuestra la confianza cada vez mayor que el transporte frigorífico deposita en nuestra marca. Para el 2022, debemos continuar el crecimiento en cuotas de mercado.

El parque de semirremolques español ha envejecido en los últimos años, esto dispara los costes de explotación y mantenimiento de los vehículos, lo que hace necesario la agilidad en la renovación de dicho parque. Por ello, creemos que el 2022 debería ser un año con un ligero crecimiento respecto al 2021.

**Schmitz Cargobull lideró las ventas en este segmento el pasado año en España, ¿cuáles son las claves de este éxito? ¿Qué objetivos se han fijado para este ejercicio?**

Schmitz Cargobull ha sido líder del sector en el año 2021, gracias al desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas al semirremolque frigorífico y la innovadora oferta de nuestro S.KO COOL 100% SMART (inteligente), con servicio de telemática TrailerConnect® de serie en todos nuestros semirremolques y equipo de frío S.CU de propia marca. Esto nos permite digitalizar las flotas de nuestros clientes y ayudarles a controlar sus costes y rentabilidad.

## LA NUEVA PLANTA ESTARÁ OPERATIVA ESTE AÑO



Las obras de construcción de las nuevas instalaciones para la fabricación de semirremolques en Figueruelas comenzaron en otoño del pasado año y avanzan según los plazos previstos. “Sobre los pilares ya se alzan los paneles que dan forma a la nueva planta, síntoma de que vamos según lo planificado. Nuestra previsión es estar operativos en estas nuevas instalaciones a finales del 2022”, explica Miguel Iglesias, Director Comercial de Schmitz Cargobull Ibérica. Esta nueva factoría será clave para la firma alemana porque le permitirá triplicar la producción actual de vehículos en nuestro país.

Nuestro objetivo es seguir creciendo y aumentar cuota de mercado.

**¿Qué novedades llegarán próximamente a la familia de vehículos destinados al transporte frigorífico próximamente?**

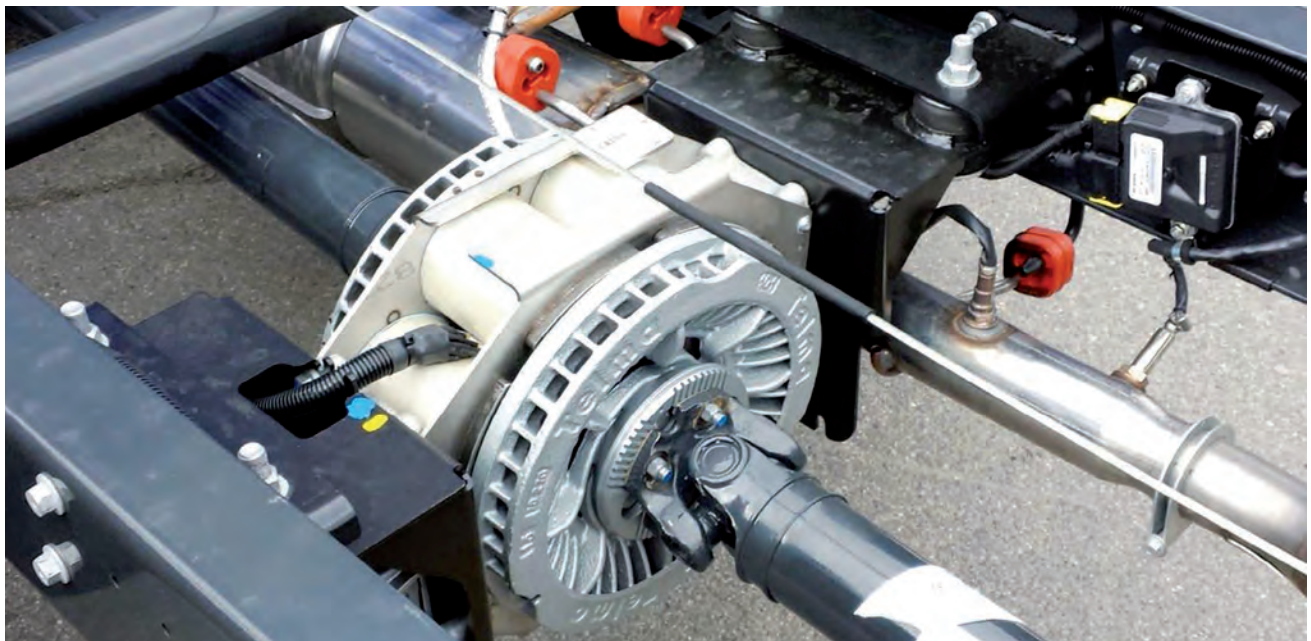
En Schmitz Cargobull ponemos nuestro granito de arena en la refrigeración eléctrica para reducir las emisiones de CO2 con la máquina de frío eléctrica S.CUE y el semirremolque frigorífico S.KOe COOL SMART con eje eléctrico, ambos en fase de pruebas, ofreciendo un sistema más sostenible para un concepto ecológico y optimizado en el sector del transporte y la logística. De acuerdo con los valores que defiende nuestra marca, «fiable e innovador», Schmitz Cargobull trabaja continuamente en el desarrollo de un transporte que permita reducir las emisiones de CO2.

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

**“PONEMOS NUESTRO GRANITO DE ARENA PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CO2 CON LA MÁQUINA DE FRÍO ELÉCTRICA S.CUE Y EL SEMIRREMOLQUE FRIGORÍFICO S.KOe COOL SMART CON EJE ELÉCTRICO”**



## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# RALENTIZADORES: ECONOMÍA, SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE

APORTAN MÚLTIPLES VENTAJAS ESPECIALMENTE EN LOS ENTORNOS URBANOS

---

SI BIEN ES CIERTO QUE LOS MOTORES DE NUESTROS VEHÍCULOS SON CLAVES PARA QUE EL TRANSPORTE CONSIGA SER LO MÁS RESPETUOSO POSIBLE CON EL MEDIO AMBIENTE, SEGURO Y RENTABLE, NO PODEMOS OLVIDARNOS DE OTROS COMPONENTES QUE TAMBIÉN PUEDE JUGAR UN PAPEL MUY IMPORTANTE

---

**T**ransformar el combustible (líquido o gas) o la energía acumulada en una batería en movimiento tiene asociado un rendimiento. Sabemos que el objetivo principal en los motores diésel y de gas no es convertir toda la energía del combustible en movimiento, sino intentar no desperdiciar mucho más de la mitad, en el mejor de los casos, emitiendo a la atmósfera la menor cantidad de partículas posibles.

¿Qué ocurre cuando llegamos al límite físico de rendimiento y emisión de un motor? Pues que para mejorar un vehículo tenemos que poner el foco en otros componentes que actúan en nuestro movimiento diario. Hablamos de neumáticos, frenos, transmisión, etc.





ASCATRAVI

### EL RALENTIZADOR O FRENO DE INDUCCIÓN

Y justo en la convergencia de nuestro objetivo encontramos un componente muy importante que debemos tener en cuenta: el ralentizador o freno de inducción.

Arrancar y parar. Esa puede ser la simplificación más trivial de la actividad del transporte y también la que mejor representa el balance energético y ambiental de nuestros camiones. Consumimos combustible para movernos y acabamos tirándolo a la basura cada vez que tenemos que frenar.

Los ralentizadores son capaces de hacerse cargo del 90% de las operaciones de frenado de los vehículos, independientemente de la velocidad que llevemos o del perfil de la carretera. Lo hacen sin fricción y sin ruido, provocando un frenado de resistencia en el árbol de transmisión o a la salida de la caja de cambios a través de corrientes electromagnéticas. De este modo aumenta la fiabilidad de los sistemas de frenado de origen, que se mantienen disponibles y eficaces para casos de urgencia.

Frente a los sistemas de frenado convencionales de fricción, el ralentizador aporta también una reducción de emisiones de las partículas finas. Al no tener un fero que se vaya gastando, no se generan y por lo tanto no las respiramos. La instalación de un freno de inducción junto con la tecnología de gas o eléctrica puede ser una combinación que nos dé una respuesta real a la reducción del impacto medioambiental. Se eliminan las emisiones y el ruido en las zonas urbanas donde los frenos se utilizan mucho y donde la población está muy expuesta a las partículas de contaminación presentes en el aire.

### REDUCCIÓN DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN

El uso de un freno de inducción también reduce los costes. Los vehículos equipados con un ralentizador pueden aumentar, hasta diez veces, la vida de su sistema de frenado de servicio. Además, los costes de las operaciones de mantenimiento se ven limitados y su disponibilidad de servicio aumentada.

El ralentizador puede ser instalado de origen en nuestro vehículo, pero también puede ser instalado en vehículos ya matriculados y en circulación. Se debe hacer siempre a través de un servicio técnico especializado.



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 a aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías. Si necesitas una carrocería, búscala en [www.ascatravi.org](http://www.ascatravi.org)



La garantía  
del fabricante

5 años de garantía

COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN  
PARA VEHICULOS PESADOS

COLUMNAS  
CON CABLES O  
SIN CABLE  
SEGÚN SUS  
NECESIDADES

NUEVA  
GARANTIA DE 5  
AÑOS SUJETA A  
CONDICIONES

INSTALACIÓN,  
ASISTENCIA  
TÉCNICA EN  
TODA LA  
PENINSULA  
MÁS ISLAS



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



# POR FIN UNA NORMATIVA FAVORABLE A LOS TRANSPORTISTAS

R. D.-LEY 3/2022, SOBRE OPERACIONES DE CARGA, PARALIZACIONES, PRECIO DEL TRANSPORTE, ETC.

*El BOE de 2 Marzo ha publicado este importante Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de Marzo, que establece una "batería" de medidas larga y legítimamente demandadas por el sector transportista español, de tanto calado como para haber modificado normas con rango de ley, como la LOTT, o la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, y otras. Encima, con entrada en vigor el mismo día de su publicación en el BOE, y convalidado -estando Sus Señorías preocupadas por otras cuestiones- por Resolución del Congreso de los Diputados de 17 Marzo (BOE del 23). En las páginas que siguen, nuestro colaborador jurídico el Dr. Francisco Sánchez-Gamborino, ofrece un examen minucioso sobre el alcance y la importancia de estos cambios, con tanta repercusión práctica.*

## 1. INTRODUCCIÓN

Se trata de un conjunto de materias heterogéneas, que tienen en común un intento de mejorar la posición de los transportistas frente a sus clientes y de evitar eventuales abusos por parte de éstos, **afectando a leyes clave del sector**. Iremos desgranando los diversos ámbitos a que se refieren.

Dada la rotundidad con que están redactadas las nuevas normas, **vemos improbable que se puedan**

**"moldear"** o suavizar en otras de menor rango **durante la fase de desarrollo reglamentario** en el caso de la LOTT (la Ley 15/2009 no necesita de "Reglamento", ni de hecho lo tiene). Verter estas novedades en una enésima modificación del ROTT tampoco parece imprescindible (salvo lo relativo a infracciones y sus sanciones, que sería mera copia de la LOTT, como lo es ahora). Y, si es que se opta por esta modificación, es de suponer que tampoco sería inmediata: la LOTT (1987) tardó tres años en tener un ROTT (1990), la más reciente modificación de la LOTT (2013) fue sucedida seis años después por el coloquialmente llamado "nuevo ROTT" (2019), etc.

## 2. PROHIBIDO QUE LOS CONDUCTORES EFECTÚEN LA CARGA Y LA DESCARGA

Es algo de lo que nos ocupamos en esta Revista nº 469, páginas 16-20, elogiando que Portugal hubiera adoptado esta medida. Como allí dijimos, **siempre nos pareció un disparate** que un conductor, tras la fatigosa carga de un camión, emprenda un viaje de cientos de kilómetros -nacional o internacional-, o a la inversa en destino efectúe su descarga, exhausto como está tras semejante jornada. Probablemente no lo hará bien, sin conocimiento de las características de la mercancía que sí en cambio poseen el re-



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

Esta imposición es, además, según la IRU -como dice en su apdo. I el Preámbulo de este Real Decreto-ley, que hoy traemos a escena- “uno de los motivos que no hacen atractiva la profesión de conductor”, además de dificultar el ejercicio de esta profesión por mujeres, paliando así la grave situación de falta de conductores que el sector padece.

Pues bien, este R. D.-ley zanja de raíz esta indebida práctica, cuando en su art. 2 modifica la Ley 15/2009, de 11 Noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, concretamente el art. 20.1 de ésta, en sentido de que si se acordase -por escrito y anticipadamente- que fuese el transportista -no su conductor, sino otros empleados- quien realizase las operaciones de carga y/o descarga, ello será posible solo “contra el pago de un suplemento respecto del precio del transporte”, cantidad que además, para que no queden dudas, “deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte”.

La prohibición propiamente dicha aparece en la Disposición adicional decimotercera, que en la LOTT introduce el art. 1, apdo. Once, de este R. D.-ley, y que afecta a todo conductor de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de MMA. Habla de las mercancías en sí y también “de sus soportes, envases, contenedores o jaulas”.

Se aplica a “todas las operaciones de carga y descarga que se efectúen en territorio español”. Es decir, tanto en transporte nacional como en internacional.

Siendo las únicas excepciones -“por razones de eficiencia de la operación, pero fundamentalmente de la seguridad del conductor, como consecuencia del específico tipo de transporte o las condiciones concretas en que dicha actividad se desempeña”-, las siguientes: mudanzas; cisternas; áridos; vehículos basculantes o provistos de grúa; portavehículos; grúas de auxilio en carretera; carga fraccionada (define su concepto), paquetería y pocos bultos fácilmente manipulables por una persona, según reglamentariamente se determine; animales vivos; otros tipos de transporte cuya normativa lo prevea, o si reglamentariamente se establece.

Contravenir esta prohibición se considera infracción muy grave, a cuyo efecto se crea y añade un nuevo apartado 41 al artículo 140 de la Ley 16/1987 de 30

## SE PROHÍBE QUE LOS CONDUCTORES EFECTÚEN LAS OPERACIONES DE CARGA Y DE DESCARGA (SALVO MUY POCAS EXCEPCIONES)

Julio sobre Ordenación de los Transportes Terrestres -LOTT- (art. 1, apdo. Tres, de este R. D.-ley).

Terminamos este epígrafe con referencia a una cuestión puntual, que se nos ha planteado por la Revista, según se comenta en los medios: si un cargador no respeta la prohibición legal de carga y obliga al chófer a hacerlo, ¿Qué sucede?, ¿Cómo hay que denunciarlo?, ¿Quién recibe la sanción?, ¿En todo caso?

Toda invitación a infringir la ley debe ser rechazada, igual que por ejemplo si el cargador intenta imponer que, para acelerar el viaje, el camión circule a una velocidad superior a la máxima establecida en el Código de Circulación, o incumpliendo los tiempos máximos de conducción, etc. Si fuese aceptada, habría connivencia entre cargador y transportista, ambos serían infractores y ambos podrían ser sancionados. No creemos que el transportista, como profesional que debe conocer la normativa, pueda excusarse en una “imposición comercial” por su cliente.

Respecto a la operación de carga por el conductor, cuando ésta estuviera prohibida (Disp. adic. decimotercera de la LOTT, añadida por el art. 1, Once de este R. D.-ley), el propio nuevo apartado 41 del art. 140, en la segunda parte del mismo párrafo, dice:





*Se presume que la responsabilidad por dicha infracción corresponde tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo, como al cargador, expedidor, intermediario y destinatario que hubieran intervenido en el transporte.*

“Se presume” quiere decir que así se considera **salvo prueba en contra**, que habría que aportar al expediente sancionador tras su incoación, en periodo de Alegaciones o de Recurso. De entrada, esa prueba sería muy difícil de conseguir: nadie pacta un acuerdo sabiendo que es ilícito: ni en un documento (contrato, orden de carga, etc.) ni ante testigos, etc. Pero, incluso disponiendo de tal medio probatorio, por lo dicho, **haber sido forzado a infringir la ley no podría servir de motivo exculpatorio**.

Por tanto, en principio **ambos recibirían la sanción**. Sentado lo cual, no creemos que tenga gran relevancia ni quién lo debe denunciar ni cómo habría que hacerlo. Suponemos que siempre lo denunciaría la Inspección de Transporte, o la Guardia Civil de Tráfico, o incluso la Inspección de Trabajo (si se vulneró la legislación sobre salud y seguridad laboral), y, siguiendo los cauces habituales; si lo hacen cargador o transportista, con esa denuncia vendrían a reconocer -salvo aportando dicha prueba en contra- cometida, por ellos mismos, la infracción.

En todo caso, este es un asunto que daría para todo un artículo en esta Revista, cuando se tenga alguna experiencia en la aplicación de este precepto, cosa que aún dista de haber ocurrido, puesto que, cuando se publiquen las presentes líneas, este nuevo art. 140.41 llevará en vigor poco más de un mes.

### 3. PARALIZACIONES: GRATIS, SOLO UNA HORA

De las dos horas anteriormente previstas se rebaja a una hora el **plazo a partir del cual se considera paralización y por tanto, debe ser indemnizado** el tiempo que el transportista ha de esperar para que concluya la carga y descarga del vehículo desde su puesta a disposición para este fin. Se trata de una determinación prefijada y sin necesidad de otra prueba, del lucro cesante que tal exceso acarrea.

Como explica su Preámbulo, apartado III, “Las paralizaciones tienen un impacto muy significativo en el funcionamiento de la cadena logística, por lo que deben penalizarse aún más para incentivar su reducción, lo que inducirá a una reducción de los tiempos del transporte, de las horas no productivas de los trabajadores y, en definitiva, de los costes para las empresas y para la sociedad en general”.

Pues bien, mediante la modificación del art. 22.3 de la Ley 15/2009 de 11 Noviembre, sobre el Contrato de transporte terrestre de mercancías, el tiempo inicial de espera, libre de indemnización al transportista, que antes era de dos horas, **pasa a ser de solo una hora**. Superada esa primera hora, las cuantías horaria y diaria de la indemnización no varían.

El mismo criterio de indemnización se aplicará por paralización del vehículo durante el viaje (Disposición adicional séptima, añadida por art. 2, apdo. Cuatro, de este R. D.-ley).

### 4. EL PRECIO DEL TRANSPORTE VARIARÁ IMPERATIVAMENTE CON EL DEL CARBURANTE

Esta revisión del precio del transporte como consecuencia de la variación del precio del combustible entre el momento de la contratación y el de la efectiva realización del transporte, era uno de los “salvo pacto en contrario”, cuya abusiva imposición perjudicaba a los transportistas. Pues bien, **se acabó la posibilidad de ese acuerdo en contra**. Nuevo art. 38 de dicha Ley 15/2009 (art. 2, apdo. Tres, de este R. D.-ley).

Esta revisión se establece como obligatoria -explica el Preámbulo de este R. D.-ley en su apdo. III- “para evitar que [esa] variación [de lo que constituye la] partida esencial en la estructura de costes de las empresas transportistas pueda ser objeto de negociaciones no siempre compensadas. Se trata de una medida especialmente necesaria es el escenario actual de incrementos sostenidos del precio del gasóleo. Se amplía la posibilidad de que se aplique esta medida también en los casos de utilización de otros combustibles, desde el momento en que se prevean las correspondientes fórmulas por parte de la Administración”. “En relación con esta cuestión se ajustan, asimismo, otros requisitos de aplicación, como el **umbral a partir del cual es exigible la revisión**, que puede ser del **5 por ciento** salvo que las partes hubieran pactado uno menor, se exige la apli-

## LAS PARALIZACIONES SE PAGARÁN DESDE QUE SE SUPERE LA PRIMERA HORA DE ESPERA



cación exclusiva para el cálculo de las fórmulas aprobadas por la Administración en las condiciones generales de contratación y se establece una periodicidad trimestral máxima en la revisión del precio en los contratos de transporte continuados." (Disp. transitoria primera).

Otros importantes matices ahora introducidos:

- primero, el precio del transporte, con respecto al del combustible umentará o se reducirá (antes, solo se aumentaba);
- segundo: la variación irá reflejada en la factura de manera desglosada si no se pacta otra cosa, para mayor claridad de cumplimiento efectivo de esta previsión;
- tercero: se habla del precio del "combustible" (antes, solo gasóleo), suponemos que pensando ya en el uso de carburantes alternativos.

#### 5. LUCHA CONTRA LAS "EMPRESAS BUZÓN" Y CABOTAJE

Este R. D.-ley transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 Jul. 2020, que fijan norma específicas respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para desplazamiento de conductores en el sector del transporte por carretera, etc. con propósito de lucha contra las "empresas buzón" en transporte internacional y en operaciones de cabotaje, modificando la Ley 45/1999, de 29 Noviembre (art. 3), y aplicando a este sector las modificaciones del R. D.-ley 7/2021, de 27 Abril, en materia de desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional (Disp. adic. cuarta del R. D.-ley 3/2022).

Por cierto, como prueba de las operaciones de transporte en el Estado de acogida, permite la versión electrónica de la carta de porte CMR (e-CMR): nuevo art. 23 de dicha Ley 45/1999.

También prevé modificar el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por R. D. 2822/1998, de 23 Dic, entre otras finalidades, para "aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera" (Disp. final cuarta). Su convalidación, por Res. 17 Mar. 2022 del C. Diputados (BOE 23 Mar. 2022, pág. 37436).

#### 6. OTROS CAMBIOS Y NOVEDADES

En consonancia con las novedades legislativas ya comentadas, se modifican otras importantes normas, como el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el R. D. Legislativo 5/2000, de 4 Agosto (art. 4 del R. D.-ley) y la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

## EL PRECIO DEL TRANSPORTE CAMBIARÁ SIEMPRE CON EL DEL CARBURANTE, SIN POSIBILIDAD DE ACUERDO EN CONTRA

Además, su Disp. adic. primera prevé la creación por el Ministerio de Transportes, M. y A. U. de un llamado "Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías", acordado con las asociaciones, que "establecerá unos compromisos sobre los que han de fundamentarse las relaciones comerciales entre los diferentes operadores que intervienen en la cadena de contratación, con objeto de facilitar el desarrollo de sus relaciones contractuales [etc.]" lo que se complementa con la Disp. adic. segunda, que crea un Registro Estatal de tales Buenas Prácticas.

En fin, también prevé modificar el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por R. D. 2822/1998, de 23 Dic, entre otras finalidades, para "aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera" (Disp. final cuarta). Suponemos que ha sido la contrapartida por tantas medidas favorables al transportista.

#### 7. IMPORTANTES SANCIONES POR INCUMPLIR ESTAS NUEVAS REGLAS

Para garantizar el cumplimiento de las nuevas normas, se introducen los correspondientes nuevos tipos de infracción, con modificación de los arts. 140 (muy graves) y 141 (graves) de la LOTT, casi siempre añadiendo conductas consideradas infracción.

Así, se considera "muy grave":

- lo relativo a tiempos de conducción y "vuelta a casa" (nuevos apdos. del art. 140.37);
- la realización de operaciones de carga o descarga por el conductor (nuevo apdo. 41 del art. 140).

Se considera "grave":





## ESTOS IMPORTANTES CAMBIOS LEGISLATIVOS EN SU MAYORÍA YA ESTÁN EN VIGOR Y LOS RESTANTES, LO ESTARÁN PRONTO

- lo relativo a documentación de control y de reclamaciones (modificación del art. 141.17);
- no pagar la empresa los gastos de alojamiento del conductor en sus descansos que se indican (nuevo apdo. 24.6 al art. 141);
- no incorporar al tacógrafo los símbolos de los países transitados (nuevo apdo. 27 al art. 141).

Y, como, conforme al poder coercitivo de los Poderes Públicos, a toda infracción corresponde una sanción a quien en ella incurre, **también se modifica el baremo de sanciones** -art. 143 de la LOTT-. Algunas de las cuales **puede llegar a 6000 euros** de multa. Así, no organizar el trabajo del conductor de manera que éste pueda regresar a su base tras dos periodos de descanso semanal, o no realizar compensación de dos descansos semanales consecutivos, en transporte internacional o (modificación del art. 143.1,h, en relación a los nuevos apartados 10 y 11 del art. 140.37) o la realización de operaciones de carga o descarga por el conductor si el precio del transporte supera los 6000 euros (modificación del art. 143.1,i, en relación al nuevo apdo. 41 del art. 140).

Dada la importancia de los términos exactos de esta tipificación, cuya reproducción exacta impide la limitación de espacio en este artículo, recomendamos al lector su consulta directa.

### 8. TODO ESTO YA ES APLICABLE

Para efectuar estos cambios, el Gobierno ha acudido a **la vía más rápida que existe en el ordenamiento jurídico español: el Real Decreto-ley**, que evita una larga y a veces compleja tramitación parlamentaria, con interminables debates y negociaciones. Procedimiento constitucionalísimo (art. 86 CE), lo aprueba el Gobierno, teniendo después que convalidarlo el

Congreso en el plazo de 30 días, como aquí en efecto ha sucedido. Que exige solo urgencia en las medidas que se acuerden. Esta urgencia, en este caso, está explicada en el Preámbulo, apartado IV, según el cual “resulta absolutamente necesario acometer con carácter urgente una serie de reformas que garanticen la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera” [dada] “la importancia para el funcionamiento general de la economía de la actividad del transporte de mercancías por carretera, resultando completamente imperativo dotar a la misma de un marco que asegure su funcionamiento equilibrado, además de garantizarse la seguridad jurídica necesaria a los operadores económicos del sector”, [un sector] “especialmente afectado durante la pandemia”, “que, si bien se ha recuperado en el año 2021 [esa recuperación] no se ha traducido en el incremento del precio del transporte [...] por lo que no ha permitido una recuperación de la rentabilidad empresarial.” “Además, el incremento de los precios de los carburantes ha afectado intensamente a un sector caracterizado por el exceso de oferta y, consecuentemente, por la dificultad de repercutir los incrementos de los costes a sus clientes.”. En fin, sigue el Preámbulo, “es indispensable incorporar al ordenamiento interno la reciente normativa comunitaria sobre el desplazamiento de conductores, concretamente, la Directiva (UE) 2020/1057, cuyo plazo de transposición terminó el 2 de febrero de 2022, así como actualizar el régimen de infracciones de la LOTT al contenido de la última modificación del Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, en vigor desde agosto de 2020.”

Esa urgencia se refleja en la Disposición Adicional Octava de este Real Decreto-ley, según la cual el mismo “**entrará en vigor el mismo día de su publicación** en el Boletín Oficial del Estado”.

Solo se pospone hasta dentro de seis meses la modificación de la LOTT consistente en la prohibición de que los conductores participen en las operaciones de carga y descarga (Disp. adic. decimotercera, introducida por art. 1, apdo. Once, de este Real Decreto-ley).

De manera que, cuando el lector tenga ante sus ojos el presente comentario, ya está en vigor esta batería de medidas. Máxime habiendo sido este Real Decreto-ley convalidado por el Congreso de los Diputados (BOE 23 Marzo). Importante modificación legal que esperamos suponga un “balón de oxígeno” al sufrido sector transportista español.



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



# ¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2022

#PremiosNacionalesDelTransporte



## PATROCINADORES





**NEW GENERATION DAF**

# Número uno en todos los aspectos



**XF XG XG+**



La Nueva Generación de DAF XF, XG y XG+ establece un nuevo estándar de eficiencia, seguridad y comodidad para el conductor. Por eso han sido nombrados “Camión Internacional del Año 2022”.

Visite **startthefuture.com** y descubra por qué son el número uno en todos los aspectos.

**WWW.STARTTHEFUTURE.COM**