

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

Año 44. #473.
Mayo 2022

TRANSPORTE3

www.transporte3.com



DAF XG+ 480 CV MÁXIMO CONFORT Y MÍNIMO CONSUMO

- La inseguridad sigue castigando al transporte de mercancías •
- Navarra acelera para poner en marcha peajes para camiones •
- XVIII Congreso de la CETM • Especial Vehículos Comerciales •
- Fiat Professional presenta el E-Scudo •

” 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





LA SEGURIDAD NO PUEDE ESPERAR



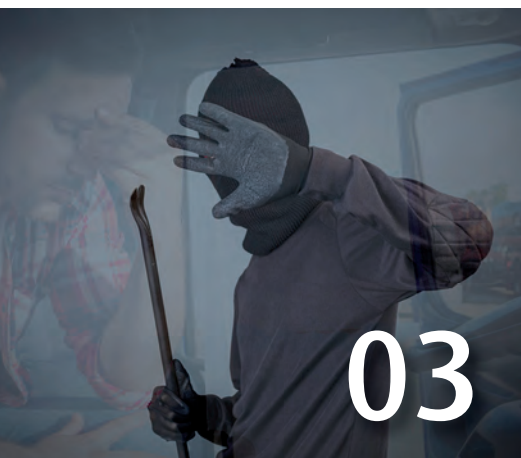
Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

En mayo de 2021, Mihai Spătaru, un chofer de nacionalidad rumana, fue asesinado en un área de descanso de la autopista A28 en Francia por dos individuos que intentaban robar la carga de su camión. Además de incorporarse a la larga lista de profesionales del volante que han fallecido en Europa en circunstancias similares durante los últimos años, este crimen desató una ola de indignación y supuso un punto de inflexión para acabar con esta lacra que castiga al transporte de mercancías por carretera.

Adriana Muresan, una compañera de Mihail, decidió movilizarse y tras recabar el apoyo de miles de transportistas de todo el continente, presentó a la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo una solicitud para mejorar la seguridad de los aparcamientos de camiones europeos. Desde el primer momento, la presidenta de esta comisión, Dolors Montserrat, mostró su implicación y su predisposición para buscar soluciones. Hace unas semanas, mantuvo un encuentro con representantes de las principales asociaciones de transportistas de nuestro país

(ASTIC, CETM y FENADISMER) para escuchar sus puntos de vista sobre esta problemática, y posteriormente viajó a Francia para conocer de primera mano las impresiones de los chóferes, visitar las áreas de descanso donde la seguridad de los transportistas se ve amenazada y reunirse con autoridades policiales y judiciales.

En unos meses conoceremos el informe con las conclusiones de la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo. Sería deseable que en esta ocasión la burocracia comunitaria fuese algo más ágil de lo habitual y se pusiesen en marcha medidas para minimizar este problema cuanto antes. Desde Europa trabajan para conseguir que haya al menos un área de descanso segura en los principales corredores europeos cada 100 kilómetros, pero hasta que se consiga este objetivo no se puede permitir que se produzcan 9.000 robos en vehículos de transporte de mercancías cada año en la UE. Es necesario comenzar a dar pequeños pasos para mejorar la calidad de vida de un colectivo esencial que está en peligro de extinción.



03 EDITORIAL

La seguridad no puede esperar

28 PRODUCTO

Volvo Trucks "enciende la luz"

22 PRUEBA

Nuevo DAF XG+ 480 CV

32 ESPECIAL

Los vehículos comerciales en compás de espera

06 EN PORTADA

La inseguridad sigue castigando al transporte de mercancías

30 PRODUCTO

Scania amplía la autonomía de sus camiones de biogás

38 PRODUCTO

Fiat Professional refuerza su apuesta por la electromovilidad con E-Scudo



10



48



26



43

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 Ruja

Maquetación: Infoycomunicación

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 / editec@editec.es



10 REPORTAJE

CETM celebra su XVIII Congreso en Alicante

26 PRODUCTO

Los pequeños de Renault Trucks se renuevan

43 REPORTAJE

Farcinox cumple 30 años

48 ASCATRAVI

XX Foro Nacional de Carroceros de ASCATRAVI

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





LA INSEGURIDAD SIGUE CASTIGANDO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

EL PP SE PONE EN MARCHA PARA ACABAR CON UNA DE LAS GRANDES LACRAS DEL SECTOR

LA PORTAVOZ DEL PARTIDO POPULAR EN EL PARLAMENTO EUROPEO, DOLORS MONTSERRAT, HA DENUNCIADO LA INSEGURIDAD QUE SUFREN LOS TRANSPORTISTAS EN LAS ZONAS DE DESCANSO Y HA EXIGIDO A LA UNIÓN EUROPEA MEDIDAS URGENTES PARA ACABAR CON UNO DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE ESTE SECTOR

Monserrat ha encabezado una misión de investigación del Parlamento Europeo que se ha desplazado hasta Francia para conocer de primera mano la situación. Durante tres días, los miembros de la misión se han reunido con autoridades policiales y judiciales, han visitado las áreas de descanso donde la seguridad de los transportistas se ve amenazada y han escuchado a los profesionales del sector.

UN PUNTO CLAVE

El país gallo es un punto de paso obligado para la gran mayoría de los camiones españoles que re-

alizan transporte internacional. Se estima que lo cruzan unos 100.000 vehículos cada semana, y al igual que sucede en gran parte de Europa, se encuentran con un gran déficit de estacionamientos seguros. El progresivo aumento de la inseguridad, que alcanzó su punto álgido con el asesinato de un chófer rumano en un área de servicio de la A28 francesa, ha llevado al sector a plantear el problema ante la Comisión de Peticiones, presidida por Dolors Montserrat.

AYUDAR A MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA

Antes de partir hacia Francia, mantuvo un encuentro en Bruselas con las principales organizaciones de transporte de mercancías por carretera de nuestro país (CETM, Fenadismer y ASTIC), que también contó con la presencia del Pablo Arias, portavoz del Partido Popular en la Comisión de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo. “Queremos ayudar desde el Parlamento Europeo a mejorar la calidad de vida de los transportistas”, afirmó Arias en su alocución de bienvenida y recordó que el transporte de mercancías es un sector prioritario. “No vamos a darle de lado”, sentenció.

Posteriormente tomó la palabra el presidente de Fenadismer, Julio Villaescusa, que recordó la importancia del sector (“El 95% de la mercancía se mueve por carretera”) y aplaudió que desde el PP trabajen para incrementar la seguridad porque “muchos de nuestros transportistas necesitan protección”.



UNAS CIFRAS PREOCUPANTES



Según los datos oficiales, en España en la actualidad hay tan sólo 42 áreas de aparcamientos seguras, a las que habría que añadir otras 97 áreas de servicio sin vigilancia específica en autopistas y autovías.

Según un estudio llevado a cabo en su día por Fenadismar, se constató que al menos el 17% de los transportistas declararon haber sufrido un robo, de los cuales un 30% al menos en dos o más ocasiones, y en el 21% de los casos el conductor fue atacado físicamente, y en el 60% no solo perdió la mercancía sino también el propio vehículo. Los datos revelan que los robos se producen mayoritariamente en horario nocturno (el 72% de los asaltos) y el lugar donde se comenten es preferentemente áreas de descanso (un 50%), seguido de los núcleos urbanos (un 30%) y de los polígonos industriales (un 18%).

Los asaltos a transportistas que cargan productos de alto valor, como la electrónica, el tabaco y los productos farmacéuticos causaron pérdidas económicas estimadas en más de 50 millones de euros entre 2017 y 2019.

El secretario de la general de la Federación, Juan José Gil, puso sobre la mesa algunas actuaciones concretas que podrían contribuir a aliviar este problema: crear un punto de acceso público donde consultar los servicios de todas las áreas de aparcamiento para camiones europeos, eliminar las barreras lingüísticas para pedir ayuda por el teléfono de emergencia 112, o establecer ventanas de carga y descarga que permitan programar los descansos a lo largo de las rutas. Por último, expuso que “no solo se trata de hacer nuevas infraestructuras, hay que mejorar las existentes”.

José María Quijano, secretario general de la CETM, centró su intervención en dos de las cuestiones que ‘encorsetan’ al transporte de mercancías por carretera: las restricciones a la circulación de camiones, y los tiempos de conducción y descanso.

En relación a la primera, reclamó el establecimiento de restricciones “en días y casos mucho más concretos”, y una armonización a nivel europeo para evitar las concentraciones de camiones que se producen en algunos puntos.

Además, recordó que en ocasiones se imponen sanciones a los chóferes que se ven obligados a superar los tiempos de conducción porque no encuentran lugares seguros donde realizar las pausas. “Habría que dar una vuelta a este tema porque debe primar la seguridad”, sugirió.

Por último, si finalmente se consigue establecer una red sólida de áreas de aparcamiento seguras, Quijano considera que los conductores de-

“EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA ES UN SERVICIO PÚBLICO Y SOCIAL DE GRAN IMPORTANCIA, COMO SE HA PODIDO COMPROBAR DURANTE LA PANDEMIA”, DESTACÓ LA PORTAVOZ DEL PARTIDO POPULAR EN EL PARLAMENTO EUROPEO, DOLORS MONTSERRAT



José María Quijano (CETM), Pablo Arias, portavoz del Partido Popular en la Comisión de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo, Dolors Montserrat, portavoz del Partido Popular en el Parlamento Europeo, Julio Villaescusa y Juan José Gil (FENADISMER), y José Manuel Pardo (ASTIC) durante el encuentro celebrado en Bruselas.



El incremento de la inseguridad condiciona cada día más el descanso de los chóferes.

berían tener la posibilidad de realizar el descanso semanal normal (más de 45 horas) en la cabina.

Desde ASTIC, su director técnico, José Manuel Pardo, expuso a los responsables del Partido Popular en la sede del Parlamento Europeo, los episodios que viven en suelo francés los chóferes que viajan a Reino Unido: “se sigue produciendo la entrada de polizones en los camiones, y las multas son realmente fuertes”. Esta circunstancia impide que los profesionales del volante puedan realizar sus descansos con plena tranquilidad. “Son necesarios más aparcamientos seguros, especialmente en la zona próxima al Canal de la Mancha”, apuntó.

En relación con esta cuestión, José María Quijano, lamentó que las autoridades británicas no respeten la presunción de inocencia cuando se producen este tipo de episodios, y reclamó el apoyo de Europa para revertir la situación.

FIRME COMPROMISO CON EL TRANSPORTE

Dolors Monserrat agradeció a los representantes de los transportistas españoles su importante labor, y ha asegurado que el PP ha sido “la única organización política que ha atendido y escuchado los ver-

EL PARTIDO POPULAR EUROPEO HA EXPRESADO SU FIRME COMPROMISO PARA OFRECER SOLUCIONES A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE

daderos problemas de los transportistas españoles”. También lamentó que el Gobierno de Sánchez “haya abandonado a su suerte” a un sector tan importante para la economía y para la sociedad.

Por último, anunció que en la segunda mitad de este año se dará a conocer el informe final de esta misión europea con las conclusiones de la visita realizada a Francia.

“NO PODEMOS DEJAR DE TRABAJAR HASTA CONSEGUIR ÁREAS DE DESCANSO COMPLETAMENTE SEGURAS”



En su recorrido por el país vecino, la misión de investigación de la Comisión de Peticiones visitó el área de descanso donde fue asesinado Mihai Spataru, un joven camionero rumano afincado en España que viajaba con su esposa cuando unos ladrones le acuchillaron en mayo de 2021. Los eurodiputados, junto a los ciudadanos que han denunciado esta situación en el Parlamento Europeo, le rindieron homenaje. La portavoz del Partido Popular en el Parlamento Europeo y presidenta de la Comisión de Peticiones, **Dolors Montserrat**, reiteró su compromiso para trabajar junto con todos los miembros de la delegación para que esta misión suponga “un antes y un después”, y señaló que los Estados miembros son responsables de garantizar que haya suficientes zonas donde se garantice el descanso de los conductores: “No podemos dejar de trabajar ni un solo día hasta conseguir que las áreas de descanso sean completamente seguras para los transportistas y acabemos con las mafias y la delincuencia”.

EUROPA TIENE COMO OBJETIVO QUE LOS ESTADOS MIEMBROS GARANTICEN ZONAS DE APARCAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS A LO LARGO DE LA RED RTE-T, CON UNA SEPARACIÓN MÁXIMA DE 100 KM ANTES DE 2040

Upgreat.

El nuevo Actros L. Conducción relajada, un trabajo más eficiente y una cómoda habitabilidad: el nuevo Actros L redefine la clase premium de Mercedes-Benz Trucks. Más información en www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





CETM CELEBRA SU XVIII CONGRESO EN ALICANTE

LLEGAN CAMBIOS LEGALES FAVORABLES A LOS TRANSPORTISTAS

Tras dos interminables años de sufrimiento, que incluye la pérdida de seres queridos, y daños, molestias y limitaciones sin cuento, entre ellas estar obligados a vernos en la fría pantalla de nuestro ordenador, por fin ha llegado el ansiado momento de estrecharnos las manos y asistir en persona, como habíamos hecho siempre, a unas reuniones tan interesantes como gratas. Es lo que ha logrado, con asistencia de unos 600 participantes, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) al celebrar su decimoctavo Congreso bienal -que debió haberse convocado en 2020, cuando la pandemia lo impidió- esta vez en la ciudad de Alicante los días 4 a 6 de Mayo. De nuevo, TRANSPORTE 3 acudió a esta ineludible cita y, en las páginas siguientes, nuestro habitual colaborador jurídico Sánchez-Gamborino ofrece un resumen “telegráfico” -por límites de espacio- de lo tratado. Con la advertencia previa de que, pese a la novedosa organización del programa, en beneficio de los/as lectores/as, esta crónica seguirá el orden tradicional de un congreso, empezando por su presentación, inauguración, etc.

1. PRESENTACIÓN – “SOMOS IMPRESCINDIBLES”

Ovidio DE LA ROZA, Presidente de CETM, empezó subrayando el carácter estratégico del transporte para la sociedad, como por desgracia se ha evidenciado durante la pandemia., a fin de mantener el estado del bienestar... y salvar vidas. Invitó a visitar la exposición

de vehículos, y agradeció al Ministerio de Transportes, M. y A. U. su disposición al diálogo con CETM -protagonista en el transporte español desde 1977-, que se ha concretado en la normativa de Marzo, buena base y comienzo para la recuperación. Finalmente, agradeció su apoyo a los patrocinadores del Congreso.

A continuación tomó la palabra **María José RALLO**, Secretaria General de Transportes del Ministerio, quien, en esa línea de colaboración, recordó su participación personal en todos los Congresos organizados por CETM, cuyo protagonismo -dijo- conforma el hecho de ser mayoritaria en el Comité Nacional. Esta colaboración ha sido siempre constante y leal, tanto en los momentos de calma como en los difíciles, como el reciente paro de una pequeña parte del sector -ajena a CETM y a los cauces de participación institucional- y prueba del fruto de este diálogo han sido los mencionados y positivos Acuerdos, concretados en cambios legislativos de gran calado promulgados en el mes de Marzo. Pese a que el contexto de incertidumbre no ha sido totalmente superado, hay motivos para el optimismo, cual demuestra la reciente subida en la matriculación de camiones. La carretera seguirá siendo el modo fundamental de transporte, y por ello, el país necesita un sector fuerte, para superar los retos a que se en-



La Secretaria General Rallo, con los Presidentes de CETM y del CNTC.

frenta: la sostenibilidad (social, económica y ambiental), la digitalización (para mejora de procesos internos y organización de medios), la escasez de conductores (necesidad de hacer la profesión atractiva), y la intermodalidad (que la carretera aproveche las ventajas del FC y del marítimo para ciertos itinerarios y mercancías). El Ministerio de Transportes estará siempre para apoyar al sector, como ya viene haciendo.

2. INAUGURACIÓN

D. Juan José HERNÁNDEZ, Presidente de FETRAMA, organización de empresas de transporte de mercancías de Alicante, recordó que este Congreso debió haberse celebrado en 2020, cuando tuvo que posponerse por la prohibición de aglomeraciones humanas tendente a limitar la terrible expansión del COVID-19. Afortunadamente se ha podido celebrar por fin, pues es foro imprescindible para deliberar cuál puede y debe ser el futuro del transporte a medio y largo plazo, y más, dados los problemas a que se viene enfrentando en los últimos meses: paro salvaje de una parte del sector, incremento de coste del carburante, falta y encarecimiento de mano de obra, guerra de Ucrania, etc. “Somos imprescindibles”, como la sociedad sabe, pero no solo en momentos puntuales de crisis, sino siempre; por eso hemos de recordarlo constantemente y hacernos valer.

Ovidio DE LA ROZA, Presidente de CETM, agradeció la colaboración del Ayuntamiento de

Alicante en la celebración de este Congreso y la presencia de su Alta Representante en el presente caso. Elogió a FETRAMA por su eficiente labor en defensa de los transportistas alicantinos. Destacó la importancia de este Congreso y sus precedentes, como lugar de encuentro de los transportistas, para debatir y compartir ideas y experiencias con los demás participantes en su actividad, y presentación de novedades. Y agradeció la asistencia de los congresistas, autoridades y patrocinadores.

Finalmente, **Carmen SÁNCHEZ**, Vicealcaldesa de Alicante, se congratuló de que CETM hubiera elegido esta Ciudad para celebrar este importante Congreso, dando a todos la bienvenida a la misma. Destacó el carácter estratégico del transporte, habiendo de nuevo demostrado su gran capacidad de adaptación y para superar las dificultades.

3. MESA REDONDA – LOS FAVORABLES ACUERDOS MINISTERIO-CETM

Asunto principal en este Congreso fueron los grandes cambios operados por el 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 modificar normas con rango de ley, como la LOTT, o la Ley 15/2009 de 11 Noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, resultado feliz de unos Acuerdos entre el Sector y la Administración. De ello ya nos ocupamos en el número 472, páginas 46-50, de la presente Revista. La Mesa Redonda fue moderada por **José María QUIJANO**, Secretario General de CETM. Y en ella participaron **Carmelo GONZÁLEZ**, Presidente de CONETRANS y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y **Jaime MORENO**, Director General de Transportes Terrestres. Resumimos los temas concretos y su respectiva apreciación, con siglas (CG y JM):

a) génesis de estos Acuerdos

- CG: desde 2018-, otros paros anteriores al populista y salvaje de esta Primavera.
- JM: el diálogo sincero, y no el enfrentamiento, son la única vía para este buen resultado.

b) prohibición de carga y descarga por el conductor

- CG: útil para hacer la profesión más atractiva, limpiándola de obligaciones penosas, que no le corresponden, no deba suponer una rebaja en el precio del transporte.
- JM: su vía jurídica fue abierta por Portugal (de ello nos ocupamos en esta Revista nº 469, páginas 16-20, en términos elogiosos).

c) nulidad del pacto en contra de revisar el precio del transporte según el del gasóleo.

- CG: favorable, desaparecerá ese pacto en contratos de duración continuada en vigor; también positivo que ahora el precio del combustible se publique semanalmente.

EN MARZO SE HAN LOGRADO POR FIN REIVINDICACIONES HISTÓRICAS DE ESTE SECTOR, AUNQUE AÚN QUEDA MUCHO POR CONCRETAR, EN LOS PRÓXIMOS MESES (DE LA ROZA)

LA OBTENCIÓN DE ESTAS MEDIDAS PRUEBAN QUE LA VÍA ADECUADA ES EL DIÁLOGO INSTITUCIONAL CON LA ADMINISTRACIÓN, Y NUNCA UN PARO SALVAJE (GONZÁLEZ)

d) reducción a una hora del tiempo de espera (“paralizaciones”) no indemnizable.

- CG: acertado, aunque -dijo- mejor que cobrar por la paralización sería que no la hubiese; habrá que atender la previsión de aplicación de estas cuantías en otros supuestos de paro del vehículo (p. ej. con vistas a reclamar a los aseguradores).
- JM: tiende a la eficiencia de la empresa transportista, que beneficia a toda la sociedad.

e) Otras cuestiones

- CG: este R.D.-ley 3/2022 es solo una base para seguir trabajando, léase negociando, con los cargadores para concretar los bastantes “flecós” que han quedado en el aire.
- JM: puesto que ha modificado normas con rango de ley, exigirá un desarrollo reglamentario, que desde luego será consensado con el Comité Nacional.

También en la Mesa se habló de otras cuestiones importantes y de actualidad, como el gasóleo profesional (excesivo plazo de devolución, insuficiente límite), las medidas previstas en el R. D.-ley 6/2022, de 29 Marzo, vinculado tanto a la crisis por COVID-19, como a la guerra de



D. Carmelo González, Presidente del CNTC.

Ucrania, con ayudas directas a los transportistas -que son en efecto a éstos, no a los cargadores, y deben ser otorgadas a la mayor brevedad-, el aplazamiento de pago de cuotas de la Seguridad Social, los avales del ICO, la inspección de las llamadas “empresas buzón”, el control de cumplimiento de la normativa por los conductores extranjeros; la lucha contra la morosidad, la creación de aparcamientos seguros y las ayudas a la digitalización de las empresas transportistas, el previsto “Código de Buenas Prácticas”, o la dignificación de este sector, tan tradicional e injustamente demonizado, etc. que limitaciones de espacio nos impiden aquí detallar.

4. MESA REDONDA – TECNOLOGÍA Y DIGITALIZACIÓN

Carlos SUÁREZ, Director de Medios de pago y P. de SOLRED, explicó que ofrece al transportista un descuento de 10 céntimos adicional a los 20 que aprobó el Gobierno, si bien su empresa ante todo pretende dar el mejor servicio de tipo digital y tecnológico.

Celia GÓMEZ, Responsable de Desarrollo de SOLRED, puso en valor las ventajas que aporta la tecnología y la digitalización, de que quienes las implantan siempre se alegran. Presentó su compañía como proveedora de servicios y sus proyectos de futuro próximo.

Carlos MARTÍNEZ, Director Comercial para España y Portugal de LECITRAILER, se refirió a las ventajas de montar el semirremolque sobre buque o sobre vagón de FC, cuyas exitosas pruebas está liderando su empresa, con la Universidad de Zaragoza.

5. MESA REDONDA – LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

Carlos RODRIGUEZ BRAUN, Catedrático de Historia del pensamiento Económico en la U. Complutense, aportó una visión liberal, en que los problemas pueden tener solución: a corto plazo, la inflación (política expansiva para frenar a los bacos centrales), a medio plazo, la Hacienda Pública (menor tolerancia de la población a la subida de impuestos; los políticos conocen el alto coste de hacerlo), y a largo plazo, crecimiento sostenible (es ya realidad en España, en una visión de las últimas décadas).

José Carlos DIEZ, Profesor de la Univ. de Alcalá de Henares, en un enfoque más social-demócrata, constató cómo la pandemia (sin parangón a las crisis anteriores), ha supuesto una prueba de fuego, felizmente casi superada. No es el momento adecuado para subir los impuestos, y sí para que las empresas -transporte incluidas- “den el salto”.

LA EVOLUCIÓN CONTINÚA

NUEVO RENAULT TRUCKS

T-ENERGY 10

LA APUESTA DEFINITIVA



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

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

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

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

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

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

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

Infórmate aquí de todas las novedades



T-ENERGY 10

reault-trucks.es





Jaime Moreno, Director General de T. T. del MITMA.

6. MESA REDONDA – “DATALIZACIÓN”

Ginés HERNÁNDEZ, Asesor de TÉCNICAS DE INGENIERÍA (TDI - GesInFlot), manifestó que una buena aplicación informática garantiza y prueba el cumplimiento de una normativa tan abundante y heterogénea como la hoy impuesta a las empresas.

Eduardo GARASSINI, “CEO” de esa empresa, destacó cómo la automatización de procesos, al recoger muchos datos y tratarlos, incluyendo el análisis de la causa de los problemas, ayuda en la toma de decisiones y en comprobar si éstas dieron resultado.

Eusebio ÁLVAREZ, Manager de Flota de IBERTINSA, explicó que el objetivo básico de su empresa es evitar el error humano, causa más frecuente de problemas, mediante el control exhaustivo de cada detalle en el conjunto de la operación de transporte.

7. MESA REDONDA – DOS JÓVENES DIRECTORAS

Vanesa JUAN, Responsable de Desarrollo de VIUDA DE TADEO JUAN, S.A. (Alcoy) en la centenaria Empresa familiar (fundada en 1918), explicó

cómo en ella la tradición de rigor y alta calidad de servicio se ve ahora enriquecida -en su juvenil aporte- con todo cuanto supone la transición al mundo digital, también sus ideas sobre dar la palabra al personal (valorar sus iniciativas y propuestas) sobre la base de que la empresa es de todos, y en fin, lo adecuado de la formación dual, es decir, en el seno de la empresa: puesto que ésta va a ser la destinataria del trabajo, ¿dónde mejor hacerla?

Raquel PARRILLA, Directora General de TRANSPORTES MIGUEL PARRILLA (Sevilla), enfatizó la necesidad de intensificar la labor comercial, la atención máxima al cliente (teléfono 24 horas), integrándolo en la empresa, sobre bases de transparencia y confianza; también, de motivar al personal (creó un concurso de fotografía), y la utilidad de asistir a foros, congresos, ferias, etc. y de usar las redes, como LinkedIn, etc.

8. CHARLA DE TONI NADAL – SUPERAR LAS DIFICULTADES

El entrenador del tenista Rafael Nadal narró su experiencia en gestionar las adversidades deportivas, cuya superación depende de pasión y entrega que se ponga: la mejora siempre es posible y necesaria. Y eso puede aplicarse también a las empresas.

9. MEDALLA DE CETM A FEDERICO MARTÍN

Se impuso, a título póstumo, a **Federico MARTÍN**, Presidente de CETM-Cisternas. Su viuda Julia Sancho e hijos recogieron el galardón y mostraron su emocionada gratitud. Desde aquí nuestra entristecida felicitación a toda su querida y meritoria familia.

10. DIPLOMAS DE CETM A DIRECTIVOS

Recayeron en: **D. José María Ferrer Basora** (Cisternas), **D. Ricardo J. Hernández** (ACTE), **D. Juan J. Perea Rabasco** (Frigoríficos), **D. Carlos Mansilla** (Portavehículos), **D. Pedro J. Rodríguez** (CONETANS) y **D. Miguel A. Valverde** (CETM), así como, a título póstumo, **D. Eugeni Mañes** (FEDAT), recogido por su viuda e hijo. Desde aquí nuestra triste felicitación a la familia del último nombrado.

11. CLAUSURA

Ovidio DE LA ROZA, Presidente de CETM, tras manifestar su agradecimiento a organizadores y congresistas, hizo un resumen de las sucesivas sesiones, destacando la primera, sobre la obtención de medidas históricamente reivindicadas, como la prohibición de la carga y descarga por los conductores, la obligación sin posible pacto en contra de actualizar los precios del transporte según varíe el del combustible, la mayor penalización de las paralizaciones, las ayudas directas a los transportistas y la bonificación de 20 céntimos sobre el precio de los combustibles, entre otras. Además, el Presidente pidió al Director General, presente, que traslade a la Ministra que “aún queda mucho por hacer”, puesto que algunas medidas necesitan “mayor grado de definición y concreción”, haciendo “realidad todos los acuerdos, uno por uno, lo antes posible”.

ESPAÑA NECESITA UN TRANSPORTE POR CARRETERA FUERTE, QUE SUPERE LOS RETOS DE SOSTENIBILIDAD, DIGITALIZACIÓN, ESCASEZ DE CONDUCTORES E INTERMODALIDAD (RALLO)

A UNA TRADICIÓN DE CALIDAD DE SERVICIO, LA JOVEN DIRECCIÓN APUESTA POR LA TRANSICIÓN AL MUNDO DIGITAL, MAYOR PARTICIPACIÓN DEL PERSONAL Y SU FORMACIÓN DUAL (VANESA JUAN)



Las jóvenes directoras Raquel Parrilla y Vanesa Juan.

Por último, **Jaime Moreno**, Director General de Transporte Terrestre, tras congratularse por la propia celebración presencial de este Congreso -“es bueno que nos volvamos a ver las caras y analizar de forma conjunta los retos del sector”, subrayó la relevancia del transporte como sector vital -“sin transporte no hay nada”-, el gran valor los acuerdos alcanzados entre el CNTC y el MITMA y el esfuerzo que ha realizado el Comité y la CETM para lograrlos, haciendo mención especial a la obligatoriedad en todo caso de la cláusula de revisión del precio del transporte según el del combustible -una herramienta “crucial para avanzar”-; confirmó que los beneficiarios de la bonificación de los 20 céntimos por litro de combustible deben ser únicamente los

transportistas, no los cargadores descontándola del precio a pagar, y ha mostrado el apoyo de su Ministerio para que así sea en efecto. Finalmente, declaró clausurado este 18º Congreso de CETM.



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

K

PARA UNA MÁXIMA EFICIENCIA ELIJA KÄSSBOHRER

31 m³
A
40 m³

WATCH VIDEO



Kässbohrer Ibérica S.L.U.

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

Kässbohrer

Enginuity, since 1893



ELECTROMOVILIDAD: MÁS CLARIDAD PARA AVANZAR

AECOC HA PRESENTADO EL INFORME 'LA ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS'

LA ASOCIACIÓN DE CARGADORES SEÑALA QUE LA FALTA DE INFORMACIÓN Y LA DIFICULTAD PARA EL ACCESO A LAS AYUDAS SON BARRERAS MUY RELEVANTES PARA LA RENOVACIÓN DE LAS FLOTAS DE VEHÍCULOS DE LAS EMPRESAS

Solo el 18% de las compañías que han participado en la encuesta afirma que han pedido ayudas a través de los diferentes Plan MOVES, mientras que el 72% restante no lo ha hecho. De estos, casi cuatro de cada diez afirman que no las han pedido porque entienden que la información disponible para acceder a ellas no es clara. Para mejorar esta falta de información, el 91,8% de las empresas reclama la creación de una ventanilla única para la tramitación de las ayudas destinadas a la compra de vehículos eléctricos.

CAMBIOS NORMATIVOS

Las empresas no ven que los últimos cambios normativos sirvan como estímulo para la renovación de flotas. Desde el pasado cinco de abril, las furgonetas de dos toneladas pueden llegar a las 2,5 toneladas de peso por la batería eléctrica, mientras que los vehículos de 3,5 toneladas pueden llegar hasta las 4,25 por el mismo concepto. Ante esta medida, el 72% de las compañías entiende que no supone un incentivo, ya que exige una inversión y no se gana capacidad de carga. En cambio, el 11,5% de las compañías considera que con esta medida y las ayudas existentes pueden renovar sus flotas.

Regulación especial para la micrologística urbana
Donde sí existe unanimidad es en la petición de normativas específicas para la DUM. Las empresas ven necesaria una regulación especial para la micrologística urbana y el 86,9% cree estratégico que se estandaricen las normas de movilidad y distribución urbana en los municipios españoles para acelerar la renovación de la flota de vehículos.



Genuine Quality.
Durable Trust.

A brand of

DIESEL TECHNIC

Global Automotive Solutions – Made in Germany



All

you need



Your brand for One-Stop-Shopping.
www.dt-spareparts.com



NAVARRA ACELERA PARA PONER EN MARCHA PEAJES PARA CAMIONES

EL OBJETIVO ES QUE EMPIECEN A FUNCIONAR A FINALES DEL PRÓXIMO EJERCICIO

LOS GRUPOS POLÍTICOS QUE SUSTENTAN EL GOBIERNO DE NAVARRA (PARTIDO SOCIALISTA, PODEMOS, EH BILDU Y EZKERRA) HAN REGISTRADO EN EL PARLAMENTO FORAL LA PROPOSICIÓN DE LEY REGULADORA DEL CANON DE USO DE LAS CARRETERAS, PARA SU TRAMITACIÓN URGENTE

El objetivo es poner en marcha antes de diciembre de 2023 el cobro de peajes a los camiones de más de 3'5 tns de masa máxima que circulen por 5 de las vías principales que discurren por territorio navarro, en concreto las autovías A-1, A-10, A-15, A-68 y la carretera N-121.

Para su gestión, la nueva norma prevé la creación de una empresa pública encargada de la implantación del sistema de control y de su cobro, cuya recaudación se destinará a la conservación y explotación viaria pero también a otras políticas ajenas a las infraestructuras, como por ejemplo la protección del medio ambiente.

NULA SENSIBILIDAD

Fenadismer lamenta "la nula sensibilidad" mostrada por el Gobierno de Navarra en su propósito de seguir adelante con su objetivo de establecer más gravámenes a los transportistas en la actual situación económica que atraviesan, y además critica la falta absoluta de respeto al acuerdo a nivel estatal suscrito el pasado mes de diciembre entre las asociaciones nacionales y el Gobierno central de no imponer peajes sin consenso previo con el sector, que está compuesto por los mismos partidos políticos que promueven dicha medida en Navarra.



AHOGAR AÚN MÁS A UN SECTOR

Por su parte, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) lamenta que cinco grupos se hayan puesto de acuerdo en el Parlamento de Navarra “para penalizar y ahogar aún más a un sector que es esencial para la economía”.

Los responsables de la Confederación recuerdan que las empresas de transporte navarras ya contribuyen sobradamente a las arcas de la Hacienda Foral “y obstaculizar su labor no es el camino adecuado para lograr la recuperación económica”.

Además, remarcan que los transportistas no serán los únicos perjudicados, los peajes afectarán al con-

LA CETM LAMENTA QUE CINCO GRUPOS SE HAYAN PUESTO DE ACUERDO EN EL PARLAMENTO DE NAVARRA “PARA PENALIZAR Y AHOGAR AÚN MÁS A UN SECTOR ESENCIAL PARA LA ECONOMÍA”

LOS TRANSPORTISTAS ADVIERTEN DE QUE, SI FINALMENTE LOS PEAJES SALEN ADELANTE, EMPRENDERÁN ACCIONES LEGALES “PARA EVITAR QUE EL TRANSPORTE SEA EL QUE PAGUE LOS PLATOS ROTOS”

junto de la economía y la sociedad, puesto que encarecerá el precio de las materias primas y los productos y supondrá otra traba más para superar la actual crisis. “No es el momento de plantear una mayor fiscalidad, que puede favorecer el incremento de la inflación”.

HABRÁ IMPUGNACIÓN JUDICIAL

Fenadismer advierte al Gobierno de Navarra que su negativa a consensuar su aprobación con el sector obligará a las asociaciones de transportes a impugnarla judicialmente, como ya ocurrió en el caso de los peajes a camiones aprobados unilateralmente por la Diputación de Guipúzcoa y que supuso su anulación por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, y fue ratificado posteriormente por el Tribunal Supremo.

En la misma línea, desde CETM aseguran que, si finalmente los peajes salen adelante, “tomará todas las acciones legales que considere oportunas para evitar que el transporte sea el que pague los platos rotos”.

LA MINISTRA DE TRANSPORTES APLAUDE LA INICIATIVA DE NAVARRA

Raquel Sánchez respondió en el Senado a una pregunta parlamentaria planteada por la Senadora de España Suma, Ruth Goñi Sarríes, en la que la interpelaba para que ratificara si el Gobierno de España sigue considerando imprescindibles los criterios de consenso y situación económica para la imposición de peajes a los vehículos pesados en autovías y carreteras.



La ministra de Transportes considera “una iniciativa interesante” la decisión del Gobierno de Navarra de imponer peajes a los transportistas en las autovías de esa comunidad autónoma, pero insistió en que la decisión del Gobierno nunca ha sido imponer el establecimiento de peajes.

Además, se reafirmó en su intención de “iniciar un diálogo abierto y transparente con los grupos políticos, los agentes sociales y también los territorios, y evidentemente, con el sector del transporte, para encontrar un modelo que sea sostenible, que haga sostenible ese sistema de financiación de las carreteras, pero que también permita una competitividad evidente que nos reclama y que merece el sector del transporte”.



MAN AVANZA EN LA ELECTROMOVILIDAD PARA LA LARGA DISTANCIA

YA HA CIRCULADO UN PROTOTIPO CASI DE SERIE DE SU PRÓXIMO CAMIÓN ELÉCTRICO

EN LAS INSTALACIONES DEL ANTIGUO AEROPUERTO BERLINÉS DE TEMPELHOF, Y EN PRESENCIA DEL MINISTRO FEDERAL DE TRANSPORTE Y ASUNTOS DIGITALES, VOLKER WISSING, MAN TRUCK & BUS MOSTRÓ SU APUESTA 100% ELÉCTRICA PARA LA LARGA DISTANCIA

Una característica técnica especial del vehículo comercial eléctrico pionero, que se lanzará al mercado en 2024, es su futura capacidad de carga de megavatios. ABB E-mobility, uno de los principales proveedores mundiales de soluciones de carga para vehículos eléctricos, tiene como objetivo llevar la tecnología de carga de megavatios a la madurez del mercado en los próximos tres años. MAN y ABB E-

mobility se preparan así para la siguiente fase de la electromovilidad: capacidad operativa para el transporte pesado de larga distancia con una autonomía diaria de entre 600 y 800 kilómetros.

IMPULSAR LA INFRAESTRUCTURA DE CARGA

Durante la prueba de conducción del ministro en el camión eléctrico de MAN, Alexander Vlaskamp, CEO de MAN Truck & Bus, destacó que "acelerar la expansión de la infraestructura de carga es la única manera de lograr la evolución del transporte y cumplir los objetivos climáticos". También destacó los motivos por los que MAN confía en la tecnología de baterías eléctricas para las futuras flotas de vehículos industriales sin emisiones de carbono: los bajos costes operativos y la mejor huella energética global. "Como parte del Grupo Traton, ya estamos participando en una empresa conjunta con socios del sector para desarrollar y operar una red de recarga pública de alto rendimiento con un objetivo de al menos 1.700 puntos de recarga de electricidad verde en toda Europa", añadió Vlaskamp.



IVECO TOP CARE: MIMANDO A LOS CAMIONES Y A LOS TRANSPORTISTAS

ESTE NUEVO SERVICIO OFRECE UNA ATENCIÓN ESPECIAL EN CASO INCIDENCIA

LA DIGITALIZACIÓN ES UNA TENDENCIA IMPLANTADA QUE, DEBIDO A LA PANDEMIA, HA EVOLUCIONADO EXPONENCIALMENTE, NO SÓLO EN SECTORES PURAMENTE TECNOLÓGICOS SINO TAMBIÉN EN SECTORES COMO LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En este sentido, IVECO siempre ha apostado por la transformación digital y la excelencia en la atención al cliente de forma continua. Ahora ha lanzado IVECO TOP CARE, un servicio de asistencia premium, basado en la conectividad y pensado para garantizar que el vehículo IVECO S-WAY siempre esté en carretera, y que asegura la tranquilidad absoluta del conductor y del cliente. Este nuevo servicio ofrece una atención especial en caso incidencia. Gracias a una red de más de 1.800 puntos de servicio IVECO en toda Europa, los expertos en diagnóstico de la marca están listos para atender toda necesidad a cualquier hora del día, y en cualquier lugar.

IVECO TOP CARE ofrece servicios de hospitalidad, cobertura de hotel, comidas, trayecto y estacionamiento, así como asistencia médica con un clic, gracias a la aplicación Easy Way para la gama pesada de la marca.



“Gracias a esta aplicación y la caja telemática de nuestros vehículos, somos capaces de ofrecer un gran abanico de servicios que van desde la asistencia en remoto, la actualización por aire del software del vehículo o conocer el estado del mismo, entre otros muchos”, explica **Fernando Barroso, Responsable de TCO Service de IVECO España.**

MÁXIMA PRIORIDAD

Una vez que el vehículo acude al taller, los operadores de IVECO Control Room reciben una alerta inmediata que desencadenará la máxima prioridad en la resolución de la incidencia de su vehículo. Se beneficiará automáticamente de un proceso de suministro de recambios prioritario y diagnósticos expertos que trabajarán para reducir el tiempo de parada de actividad. Asimismo, el cliente estará siempre informado, gracias al envío de actualizaciones constantes sobre el estado de la reparación.



MÁXIMO CONFORT Y MÍNIMO CONSUMO

NOS SUBIMOS AL NUEVO DAF XG+ CON MOTOR 480 CV

EL FABRICANTE HOLANÉS HA DESARROLLADO UN CAMIÓN CON UN DISEÑO QUE CAUTIVA Y NO DEJA INDIFERENTE A NADIE. ADEMÁS, CUENTA CON UNA DE LAS CADENAS CINEMÁTICAS MÁS EFICIENTES DE LAS TESTADAS EN NUESTRO RECORRIDO DE PRUEBAS

🔧 A FAVOR

- Consumos ajustados
- Volumen interior de la cabina

🔧 EN CONTRA

- Pequeño túnel motor

Este camión está propulsado por el nuevo motor Paccar MX-13, que se comercializa en tres escalones de potencia (420, 480 y 530 cv). En esta ocasión el escalón de potencia elegido para realizar la prueba fue el intermedio. Este motor ha sido totalmente renovado: todas las piezas móviles son nuevas, y también han sido rediseñadas el bloque motor y la culata. En la parte de alimentación del motor, encontramos inyectores nuevos y turbocompresor de nueva generación. A la salida del motor, a los gases de escape les espera un nuevo sistema de postratamiento más eficiente. Por último, las pérdidas parasitarias también han sido ajustadas al mínimo.

Las prestaciones que nos ofrece este nuevo MX-13 se mantienen iguales con respecto a su versión anterior. DAF sigue apostando por su sistema multi par en esta nueva generación por lo que estos motores nos ofrecen dos curvas de par independientes según la velocidad engranada. El par máximo es de 2500 Nm. Eso sí, este solo nos lo ofrece en la úl-

tima velocidad y en el régimen que se encuentra entre las 900 y 1125 rpm. Para el resto de las velocidades, llega a los 2350 Nm, pero con un régimen más amplio, que cubre desde las 900 a las 1400 rpm. La potencia máxima que genera no cambia y se mantiene en los 480 cv.

Acompaña a este nuevo motor MX-13 una caja de cambios automatizada modelo TraXon 12TX2210 de 12 velocidades con una relación de 16,69 a 1. Esta caja de cambios siempre está a la altura de lo esperado, con cambios rápidos y precisos. Además, como hemos observado, con el nuevo software predictivo instalado sumado al resto de mejoras, DAF consigue colocar a esta cadena cinemática entre las más ahorrativas. Nuestro test se ha realizado como de costumbre, con la velocidad limitada a 85 km/h y con modo de rendimiento en el programa ECO (al activar este programa la velocidad se limita a 85 Km/h).

El eje trasero monta una de las relaciones más largas de las que dispone DAF, 2,21. Con esta relación final, el motor necesita girar cerca de las 1000 rpm para mantener la velocidad de crucero de 85 km/h con su velocidad más alta engranada. Como hemos comprobado, a esta velocidad y con una orografía favorable, DAF exprime su sistema multivar. Los 2500 Nm máximos de par que genera este motor MX-13 mueven el camión con unos consumos muy ajustados ya que intenta mantener engranada dicha velocidad el máximo tiempo posible. Con esta nueva estrategia, DAF ha conseguido excelentes consumos parciales en las zonas intermedias de nuestra prueba. Otra de las cualidades que hay que destacar de este modelo XG+ es el bajo consumo de AdBlue: solo ha necesitado 1,49 litros cada cien kilómetros

CABINA XG+: IMPRESIONANTE

Para acceder al interior de la cabina a pesar de su altura, solo son necesarios tres escalones. Una vez en su interior, cualquier profesional del transporte se quedará impresionado por el volumen interior de esta cabina XG+. No tenemos que olvidar que actualmente este modelo de cabina es el más grande de los disponibles. Sus 330 mm de más dan mucho de sí en su interior. La parte más favorecida y en la que se aprecia perfectamente el incremento de la longitud es la zona de descanso, que cuenta con una confortable litera de 80 cm de ancho en toda su longitud y en la que no es necesario mover los asientos. En la unidad probada, además la litera es ajustable eléctricamente, lo que añadía un



1. El nuevo motor MX-13 destaca por su bajo consumo de combustible.
2. Su nuevo turbocompresor VTG mejora las prestaciones del motor MX-13.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
455	78,57	130,84	28,76

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: MX-13
- Nº cilindros: 6 cilindros en línea
- Cilindrada: 12.900 cc
- Diámetro/Carrera: diámetro 130 mm / carrera 162 mm
- Rel. Compresión: 18,5 a 1
- Sistema de alimentación: Inyección Common Rail hasta 2500 bar
- Potencia máxima: 483 cv/ 355 kW a 1.600 rpm
- Par máximo: 2.500 Nm de 900 a 1.125 rpm
- Potencia freno motor escape: Freno de compresión de válvulas
..... MX de 360 Kw

TRANSMISIÓN

- Embrague: Monodisco automatizado
- Caja de cambios: TraXon 12TX2210 DD de 16,69-1
- Nº de velocidades: 12
- Eje motriz trasero: SR1344 de reducción simple para 13 t
- Relación de grupo: 2,21

SUSPENSIONES

- Delantera: Ballesta parabólica de dos hojas
..... para 8 toneladas
- Trasera: Neumática para 13 t,
..... con regulación electrónica

FRENOS

- Delanteros: Frenos de disco ventilados
- Traseros: Frenos de disco ventilados
- Accionamiento: Neumático

DIRECCIÓN

- Tipo: Caudal variable y asistida eléctricamente

RUEDAS

- Llantas: 9 x 22,5
- Neumáticos delanteros: 315/70R 22.5 Goodyear KXTRS
- Neumáticos traseros: 315/70R 22.5 Goodyear KXTRS

DEPÓSITOS

- Combustible: Aluminio con capacidad de 430 litros
- AdBlue: Plástico de 85 litros

PESOS

- MMA. del conjunto en prueba: 40 t

extra más de confort a la hora del descanso. Respecto a las otras medidas interiores, destaca la altura libre máxima sobre el pequeño túnel de motor (50 mm), que llega a los 2145 mm.

Una vez sentados en el puesto de conducción nos encontramos con un camión totalmente renovado. El ajuste de la columna de la dirección es excelente y nos permite conseguir pleno confort al volante. A esto se le suman los nuevos asientos tapizados en piel que aumentan el nivel de confort.

El salpicadero tiene un aspecto muy moderno, con un cuadro de instrumentos totalmente digitalizado mediante una pantalla de 12 pulgadas, que ofrece de una manera clara todos los datos que necesita el conductor (estado del vehículo, tiempos de conduc-

CONSUMOS

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte (E.S. La Atalaya) - San Rafael A-6, AP-6 (Salida túnel)	47	23,33	49,64	36:47	76,67
San Rafael - Adanero					
AP-6 (N-601)	50	9,15	18,3	37:44	79,51
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero					
N-601/CL-600	80	14,15	17,69	1:01:22	77,48
Tudela de Duero -					
Aranda del Duero N-122	80	23,57	29,46	1:03:15	76,45
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero -					
Somosierra A-1	60	32,45	54,08	44:21	75,82
Somosierra - San Agustín					
de Guadalix A-1	58	11,94	20,59	39:08	85,40
San Agustín de Guadalix - Boadilla					
del Monte A-1/M-50	80	22,25	27,81	58:05	80,02
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	97	32,48	33,48	1:14:31	78,10
Tramo 2	160	37,72	23,58	2:04:44	76,96
Tramo 3	198	66,64	33,66	2:28:13	80,15
Total	455	130,84	28,76	5:47:28	78,57

Km inicio: 26.259 - Km final: 26.719

Litros gasoil: 138,43
Litros Adblue: 6,8

Climatología Inicio: 12° - Mitad: 14° - Final: 18°

Al resultado final se descuenta los consumos de las distintas zonas neutralizadas.



3. La cámara situada a la derecha denominada Corner View mejora el campo de visión y sustituye a los espejos denominados de acera y vista frontal.
4. Los espejos retrovisores son sustituidos por el sistema DDVS (Digital Vision System).
5. En el pilar A de la derecha, dos pantallas bien diferenciadas tienen la función de suplir todos los espejos.

ción...). Todo se encuentra muy bien estructurado. A la derecha, otra pantalla de 10,1 pulgadas sirve para dar servicio al infoentretenimiento. Desde ella podemos realizar ajustes en nuestro camión. Las botoneras casi han desaparecido del salpicadero y las que se mantienen son perfectamente accesibles.

El volante es de cuatro radios, está forrado en piel y destaca por sus dos tonalidades y su ergonomía. Dos bloques de botoneras situados en ambos radios se reparten el trabajo. Desde el izquierdo, accedemos y programamos los controles de crucero y limitadores.

TODOS GANAN

Con este nuevo DAF GX+ todos los integrantes de la cadena del transporte salen ganando. El conductor gana en espacio y puede disfrutar de un puesto de conducción moderno y cómodo. Al empresario, la cadena cinemática de este XG+ le dará más de una alegría cuando repase las cifras de consumo. En resumen, todos ganan.

Desde el derecho, tenemos acceso a los sistemas de infoentretenimiento.

En la parte central del salpicadero, los diseñadores han sido capaces de esconder una mesa retráctil de grandes dimensiones. A la que sin lugar a duda, se la dará bastante uso. La movilidad dentro de este modelo de cabina es uno de sus puntos fuertes. En su parte central disponemos de un amplio espacio que nos facilitará la vida a bordo.

Esta unidad probada estaba equipada con dos literas y disponer de una cabina de estas dimensiones hace que la convivencia en su interior sea más llevadera. Para el acomodo del equipaje no disponemos de armarios traseros (al llevar dos literas), pero tenemos suficiente espacio en los armarios delanteros y bajo la litera. En cuanto a las calidades interiores, en este nuevo XG+ destacan sus acabados y los materiales nobles utilizados en las distintas partes que integran su interior. Detalles como los guarnecidos de las puertas tapizados en piel, colocan a los nuevos XG en una posición de privilegio en el mercado.

AERODINÁMICA MUY CUIDADA

Exteriormente estas nuevas cabinas XG expresan más carácter. Con un diseño más musculoso, el conjunto tiene una estética más robusta. La aerodinámica está muy cuidada: las líneas de contorno además de diseño añaden eficiencia aerodinámica y los retrovisores digitales toman el relevo de los retrovisores tradicionales. Nada queda a la improvisación, cada detalle tiene como misión mejorar la aerodinámica. Todo este trabajo se aprecia en el interior de la cabina, en la que ahora casi ha desaparecido completamente cualquier ruido molesto.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS

CUALQUIER PROFESIONAL DEL TRANSPORTE SE QUEDARÁ IMPRESIONADO POR EL VOLUMEN INTERIOR DE ESTA CABINA XG+



6. El puesto de conducción en esta gama XG es uno de los más confortables.
7. La mesa escamoteable situada en el centro es un gran acierto.
8. El descanso está garantizado en las nuevas cabinas XG+, ya que disponemos de una cama de 80 cm de ancha en toda su longitud.



LOS PEQUEÑOS DE LA FAMILIA RENAULT TRUCKS SE RENUEVAN

LAS NOVEDADES LLEGARÁN AL MERCADO EL PRÓXIMO AÑO

GRACIAS A LA OPTIMIZACIÓN DEL MOTOR, LA NUEVA CAJA DE CAMBIOS Y EL PACK FUEL ECO+, LOS MODELOS RENAULT TRUCKS D Y D WIDE, ASÍ COMO EL RENAULT TRUCKS C 2,3 M, OFRECERÁN UNA REDUCCIÓN DE HASTA EL 10 % EN CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y EMISIONES DE CO2 ASOCIADAS

Los Renault Trucks D equipados con motorizaciones de cinco y ocho litros tienen ahora una nueva caja con ocho velocidades, denominada Optishift. Es totalmente automática y ofrece un confort de conducción superior con una maniobrabilidad mejorada a baja velocidad y una mayor eficacia energética. La nueva caja automática Optishift está disponible de forma opcional en el Renault Trucks D 4x4.

El modo Eco disponible en estos camiones permite una reducción del consumo, y con la opción del Pack Fuel Eco+, también se consigue un ahorro adicional del mismo. Todas estas tecnologías unificadas permiten bajar el consumo de combustible del 9 % en relación a la generación anterior del Renault Trucks D.

RENAULT TRUCKS D WIDE Y C 2,3 M: NUEVA MOTORIZACIÓN DE11

En 2023 los Renault Trucks D Wide y C 2,3 m incorporan una nueva motorización DE11. Este motor integra la tecnología patentada Wave Piston (pistón de ondas) que, al dirigir las llamas hacia el interior de la cámara de combustión, favorece un mejor uso del oxígeno disponible y, con ello, una mejor combustión.

El nuevo motor cuenta también con nuevos inyectores de mayor precisión. Renault Trucks ha trabajado también en la reducción de las pérdidas por fricción para mejorar el rendimiento. Para ello, se han modificado de nuevo las bielas, los pistones y el cigüeñal, y se ha optimizado la gestión de los gases del cárter.

El nuevo motor incorporado en estos modelos incluye también un nuevo turbocompresor de alto rendimiento con rodamiento de bolas, con un tiempo de respuesta optimizado y una bomba de aceite de régimen variable asociada a un aceite de baja viscosidad. Renault Trucks también ha incluido un sistema de tratamiento posterior mejorado y una nueva unidad de control del motor.

Además, los Renault Trucks D Wide y C 2,3 m están equipados con una caja de cambios robotizada Optidriver también optimizada. Opcionalmente, el modo Eco permite una reducción adicional del consumo de combustible de un 5 % gracias al Pack Fuel



Eco+, que incluye un deflector de aire, deflectores laterales, un compresor de aire controlado y parada automática del motor después de tres minutos.

MEJORA EN LA SEGURIDAD Y EN EL CONFORT DE VIDA A BORDO

La comodidad del conductor es un objetivo primordial también para el fabricante, y por ello, también se ha mejorado en la gama de distribución de Renault Trucks.

Para aumentar la seguridad, los Renault Trucks D, D Wide y C 2,3 m están equipados con el sistema BirdView: cuatro cámaras situadas en el exterior del vehículo que ofrecen una vista panorámica en tiempo real en una pantalla LCD de 7 pulgadas. De esta forma, el conductor disfruta de una completa vista de la zona circundante en una sola imagen y sin ángulos muertos, reduciendo así el riesgo de colisión.

Además, se ha reformado el interior de los Renault Trucks D, D Wide y C 2,3 m para obtener un perfecto confort visual y de vida a bordo. Los asientos, literas y banquetas están recubiertos con un nuevo tejido en armonía con el diseño actual de la cabina, y los botones de control cuentan ahora con retroiluminación blanca.



CARRERAS GRUPO LOGÍSTICO RENUEVA SU FLOTA CON RENAULT TRUCKS



La compañía aragonesa incorporará este año 50 nuevos Renault Trucks T 520 equipados con iluminación LED para mejorar la seguridad en la carretera y las últimas innovaciones enfocadas al confort de conducción y vida a bordo con la tranquilidad adicional de los contratos Performance Maxi. A nivel de seguridad, la incorporación de la función de emergencia del freno de estacionamiento reduce el riesgo de movimiento inesperado del vehículo cuando el conductor abandona la cabina, al activar automáticamente el bloqueo de las ruedas para detener el camión.

Los nuevos vehículos disponen de un sistema especial de doble limitador de velocidad, que asegura un ahorro adicional. Incluyen también la nueva versión del sistema de control de crucero predictivo Optivision y un sistema de control de crucero optimizado, que regula también este consumo, actuando a nivel de aceleración, el cambio de marcha, el control de velocidad o la desaceleración.

FORMACIÓN PRÁCTICA Y TEÓRICA

Para asegurar la eficiente incorporación de los Renault Trucks T 520 a la flota de Carreras, se ha impartido una formación práctica y teórica a los responsables de los departamentos dedicados al mantenimiento y reparación de los vehículos del operador líder en gran consumo.



Carreras Grupo Logístico forma parte del jurado que otorga los premios 'Camión del Año', 'Camión Ecológico del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'.



VOLVO “ENCIENDE LA LUZ”

LA MARCA SUECA INICIA LA COMERCIALIZACIÓN DE SU GAMA DE CAMIONES ELÉCTRICOS PESADOS

LA FABRICACIÓN DE LOS VOLVO FH, FM Y FMX COMENZARÁ EN OTOÑO EN LA PLANTA DE TUVE (GOTEMBURGO) E IRÁ AUMENTANDO GRADUALMENTE

Los clientes están muy interesados en realizar pedidos. Hasta ahora hemos sugerido principalmente a clientes y socios que firman cartas de intención de compra, pero ahora comenzamos a firmar pedidos firmes, lo que constituye un gran paso adelante para la electrificación”, explica Roger Alm, presidente de Volvo Trucks.

UNA FAMILIA ELÉCTRICA

Las versiones eléctricas de los camiones medianos Volvo FE, Volvo FL y Volvo VNR ya se están fabricando en serie. Los mercados de camiones eléctricos de Volvo más importantes en Europa son, actualmente, Noruega, Suecia y Alemania. Volvo Trucks es el líder del mercado en Europa de camiones eléctricos pesados con una cuota de mercado del 42 % en 2021, y también goza de una posición privilegiada en América del Norte.

Con un total de seis modelos de camiones eléctricos que se fabricarán a partir de este año, Volvo Trucks cuenta con la línea eléctrica más completa en la industria mundial de camiones, que lo cubre todo, desde la distribución de ciudades y la manipulación de desechos, hasta transportes para la construcción urbanos y la carga regional. El objetivo de la empresa es que la mitad de sus ventas totales de camiones sea eléctrica en 2030.

DHL CONFÍA EN VOLVO



Ambas compañías han firmado un acuerdo de cooperación para acelerar el cambio a vehículos con cero emisiones de gases de escape. DHL tiene la intención de intensificar su transición a camiones eléctricos pesados, desplegando un total de 44 nuevos camiones eléctricos Volvo en rutas en Europa. El pedido previsto incluye camiones eléctricos del modelo Volvo FE y Volvo FL, que se utilizarán para entregas de paquetes en transportes urbanos. Los camiones eléctricos para rutas más largas también forman parte del plan, y DHL ha decidido comenzar a utilizar camiones Volvo para el transporte regional, comenzando con cuatro camiones eléctricos Volvo FM en el Reino Unido.



EL eECONIC DE MERCEDES-BENZ TRUCKS LISTO PARA SALTAR AL TERRENO DE JUEGO

LA FAMILIA DE CAMIONES 100% ELÉCTRICOS CRECE CON ESTE NUEVO MODELO

DESPUÉS DE AFRONTAR LAS ÚLTIMAS PRUEBAS EN CONDICIONES DE TRABAJO REALES, EL FABRICANTE ALEMÁN HA ANUNCIADO QUE INICIARÁ SU PRODUCCIÓN EN SERIE ESTE VERANO EN LA PLANTA DE WÖRTH

Este especialista en trabajos urbanos tiene una capacidad de carga máxima de 27 toneladas y, como en el caso del eActros, el conjunto propulsor consta de un eje eléctrico con dos motores eléctricos integrados y una transmisión de dos velocidades. Los dos motores, con refrigeración líquida, generan una potencia de salida de 330 kWh pudiendo llegar a una potencia de salida máxima de 400 kWh.

Está equipado con un paquete de tres baterías, cada una de una capacidad de 112 kWh y una capacidad real de uso de 97 kWh. Si se conduce con un modo de conducción preventivo, la energía eléctrica puede recuperarse en las operaciones de recogida de basuras o de reparto con frecuentes paradas y arranques. Las emisiones acústicas del eEconic son prácticamente nulas.

SEGURIDAD Y CONFORT

Esta versión 100% eléctrica dispone de un moderno e intuitivo Multimedia Cockpit y está equipado de serie con el asistente de giro S1R y el asistente de frenado de emergencia Active Brake Assist de quinta generación.

Además, mantiene muchas de las señas de identidad del Econic convencional. Por ejemplo, cuenta con parabrisas panorámico que, unido a la posición baja del asiento, proporciona al conductor una visibilidad perfecta: el parabrisas Thermocontrol, revestido y calefactado, evita que se empañe a causa de las inclemencias del tiempo. Otra ventaja ergonómica es el suelo uniforme de la cabina, que facilita el acceso a la misma. Esto es especialmente ventajoso si el conductor quiere salir por la puerta abatible del lado del pasajero delantero, donde no hay tráfico.





SCANIA AMPLÍA LA AUTONOMÍA DE SUS CAMIONES DE BIOGÁS

LA MARCA CONSIDERA QUE JUGARÁN UN PAPEL CLAVE EN LA TRANSICIÓN HACIA LA ELECTROMOVILIDAD

EL ACTUAL CONTEXTO DE EXPANSIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DE AUMENTO DEL SUMINISTRO DE BIOMETANO, GENERAN INTERÉS LAS TRACTORAS DE LARGO RECORRIDO CON EL TIPO DE AUTONOMÍA QUE NORMALMENTE SOLO SE ESPERA DE LOS CAMIONES DIÉSEL

Scania añade a su oferta varias opciones nuevas de depósitos Bio-GNC y Bio-GNL que suponen una mejora sustancial del potencial de autonomía. “Con estas nuevas incorporaciones aumentamos no solo nuestra gama, sino también la base de clientes potenciales, ya que los camiones de biometano son esenciales para satisfacer la demanda a corto y medio plazo de transportes sin combustibles fósiles”, asegura Stefan Dorski, Vicepresidente Senior y Director de Scania Trucks.

Las últimas incorporaciones de Scania a su cartera de soluciones de gas:

- Depósitos Bio-GNL para hasta 1.400 km.

- Depósitos Bio-GNC para hasta 750 km.
- Depósitos Bio-GNC de 80 litros que pueden combinarse liberando un lado del bastidor.
- Depósitos Bio-GNC en un bastidor detrás de la cabina: ofrece una mayor autonomía en combinación con los depósitos en posiciones normales. En tractoras con una distancia entre ejes de $\geq 3\,900$ mm, se pueden recorrer hasta 1000 km.
- Depósitos Bio-GNL que ofrecen un espacio libre adicional delante de los mismos, lo que beneficia a los carroceros y permite soluciones especializadas como los ejes de soporte Hendrickson en configuraciones A6x2/2. Todas estas novedades de rendimiento se empezarán a utilizar a lo largo de 2022.

COMPROMISO CON LOS COMBUSTIBLES RENOVABLES

Al añadir varias soluciones de depósitos a la oferta actual, Scania demuestra su firme compromiso con los combustibles renovables como un elemento importante para impulsar el cambio hacia un sistema de transporte sostenible. La empresa se comprometió a reducir las emisiones de CO2 de sus productos en un 20 % entre 2015 y 2025.



DESTACADA PRESENCIA DE IVECO EN EL CAMPEONATO EUROPEO DE CARRERAS DE CAMIONES

Ha extendido su acuerdo con la Asociación Europea de Carreras de Camiones (ETRA) para seguir siendo patrocinador de este campeonato hasta el final de la temporada 2023. La marca contribuirá a los objetivos de sostenibilidad de ETRA con los que pretende reducir su huella de carbono utilizando el IVECO S-WAY GNL, un camión respetuoso con el medio ambiente que se convierte en el primer Pace Truck con propulsión alternativa del FIA-ETRC.

El IVECO S-WAY GNL Pace Truck está propulsado por el bio-GNL almacenado en sus dos depósitos de 540 litros, que contienen al menos 390 kg de bio-GNL en estado líquido y que le permite tener una autonomía de hasta 1.600 kilómetros. Con este combustible, generará una cantidad significativamente menor de dióxido de nitrógeno y un 95% menos de emisiones de CO2 en comparación con un camión diésel.

SAMUEL RUIZ, NUEVO DIRECTOR DEL ÁREA USED TRUCKS DE RENAULT TRUCKS ESPAÑA

Desde el pasado mes de abril, forma parte del Comité de Dirección de Renault Trucks España, asumiendo la posición de Director de Used Trucks, que hasta hace unas semanas ocupaba Ignacio Lazcoz.

Samuel es Licenciado en Administración de Empresas y cuenta con un MBA por la Universidad Antonio de Nebrija. En su recorrido por la marca, Samuel aporta una sólida trayectoria profesional, de más de 20 años trabajando en la compañía. Ha desarrollado funciones comerciales como Area Sales Manager, tanto para vehículos nuevos -en sus primeros años en la empresa- como para vehículos de ocasión -los últimos 8 años, como Used Trucks Manager-. En esta etapa más cercana, el nuevo director ha liderado la implantación de la estrategia de desarrollo del negocio de Used Trucks a través de la Red de Servicio.



GRANALU PRESENTA SU NUEVO SEMIRREMOLQUE G-AERO

Más de 150 clientes de toda España se dieron cita en sus instalaciones de Sanchoñuño (Segovia) para compartir experiencias y conocer de primera mano el nuevo vehículo de Granalu. “La nueva G-Aero supone una revolución en el transporte de mercancías a granel porque consigue la combinación perfecta entre aerodinámica, robustez y optimización de la carga útil”, según destacan desde la compañía. Alberto Guijarro, director general de Granalu, se mostró muy satisfecho con la acogida que este nuevo vehículo está teniendo en el mercado. “Está gustando mucho”, señaló. Además, destacó que esta jornada de presentación sirvió para compartir experiencias y hablar sobre el futuro con clientes, proveedores y amigos.



MERCEDES-BENZ TRUCKS REFUERZA SU RED EN VALENCIA

Desde el pasado mes de enero Valdisa, compañía integrada en el Grupo Angal Automoción, se encarga de la gestión de Mercedes-Benz Valencia, entre las instalaciones está el concesionario de camiones de Massanassa (Valencia), donde se presta un amplio abanico de servicios de venta y posventa para las marcas Mercedes-Benz y FUSO. Para celebrar el inicio de esta nueva etapa, tuvo lugar un evento para profesionales del sector que contó con la presencia de Antonio García-Patiño, Presidente de Mercedes-Benz Trucks España, que destacó la importancia estratégica que tiene el transporte de mercancías por carretera en los momentos actuales y el “valor y solidez del Grupo Angal, el mayor concesionario de Mercedes-Benz Trucks en España, y el hecho de que con Valdisa la historia de Mercedes-Benz Valencia continúa”.



LOS VEHÍCULOS COMERCIALES EN COMPÁS DE ESPERA

LAS PLANTAS DE PRODUCCIÓN CONTINÚAN SIN RECUPERAR LA NORMALIDAD

LOS ÚLTIMOS COLETAZOS DE LA PANDEMIA, LA SITUACIÓN ECONÓMICA, Y LOS PROBLEMAS DE SUMINISTRO DE COMPONENTES CONDICIONARON EL MERCADO EN 2021 (151.822 / -4,0%) Y ESTÁN LASTRANDO SU DESPEGUE

En los cuatro primeros meses del año, las ventas de vehículos comerciales acumulan un retroceso del 37,3% y un total de 35.395 unidades vendidas, 21.000 menos que en el mismo periodo de 2021, según los datos de ANFAC. Por otras circunstancias, el mercado vuelve a situarse en unos registros similares al año del estallido de la pandemia, y con menos de la mitad de matriculaciones que en el primer cuatrimestre de 2019 (74.851).

RECUPERAR EL TERRENO PERDIDO

Mientras el mundo comienza a dejar atrás los momentos más duros de la pandemia, la industria de la automoción no consigue recobrar el pulso. Y la invasión de Ucrania por parte de Rusia ha sido la puntilla para el suministro de componentes.

A falta de más de seis meses para que finalice el año, muchos de los principales fabricantes que comercializan furgonetas en España aseguran que la demanda mantiene una tendencia positiva. “La entrada de pedidos es un buen indicador de la tendencia alcista del mercado, pero lamentablemente las

limitaciones de producción por los problemas con el suministro no nos permiten atender la demanda como nos gustaría”, explica Andrés Orejón, Director General de Vans en Mercedes-Benz España.

Pero todo parece indicar que la solución a esta problemática no se producirá a corto plazo. “Esperamos que los problemas de suministro de componentes puedan mejorar el próximo año”, apunta Filippo D'Amico, Director de la Business Line de Ligeros de IVECO. En una línea similar, Elena Burguete (Ford) señala que “hasta 2023” la situación no estará más normalizada en cuanto a disponibilidad de vehículos en el mercado.

En Renault España van un paso más allá y lanzan un mensaje esperanzador: “cuando la ‘tormenta perfecta’ por la que está atravesando el sector finalice, esperamos que la recuperación sea rápida”, anticipa Nuria Dalmau de Renault España.

ELECTROMOVILIDAD: NO HAY VUELTA ATRÁS

Aunque las cifras de matriculaciones de vehículos comerciales híbridos y 100% eléctricos aún son simbólicas, durante los últimos años los fabricantes siguen completando sus familias de furgonetas ‘alternativas’ y dejan patente que el futuro será eléctrico. Con autonomías superiores a los 300 kilómetros, son muchos los modelos que ya pueden satisfacer las necesidades de la distribución urbana.

EL COMERCIO ELECTRÓNICO EN CIFRAS RÉCORD



En 2021 el comercio electrónico gestionó alrededor de 725 millones de envíos, lo que supone un 6% más que el ejercicio anterior. Aunque el ritmo de crecimiento se ralentizó con relación a los años precedentes, fue el mejor de la historia. Desde la Organización Empresarial de Logística y Transporte de España (UNO), estiman que el comercio electrónico podría crecer “entre un 6% y un 8%” en 2022.

La transición está en marcha, pero es complicado determinar cuál será la velocidad. “Existe un interés real por parte de empresas y autónomos por dar este salto, pero la velocidad de esa transición será más lenta que en mercado de turismos”, prevé Alberto Teichman, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales en España.

LAS FURGONETAS CRECEN UN 42,8%

En la categoría de Furgonetas (14.913 unidades Enero-Abril / -47,4%), que representa el 42% de las ventas totales de vehículos comerciales, Renault se sitúa a la cabeza en el primer cuatrimestre (2.891 unidades), le siguen Peugeot (2.789 unidades) y Citroën (2.522). Opel (1.234) y Toyota (1.171) cierran el Top cinco.

MANDA FORD

En el subsegmento Furgón/Combi $\geq 2,8$ - $\leq 3,5$ Tn. (10.238 unidades Enero-Abril / -36,8%), que representa el 28,92% del mercado total de Comerciales, tres fabricantes han conseguido superar la barrera de las 1.000 unidades en este tramo inicial del ejercicio: Ford se sitúa al frente con 2.380 unidades matriculadas, un 26,9% menos que en el mismo periodo de 2021. Renault, con 1.742 matriculaciones, ocupa la segunda posición en este subsegmento, y Fiat Professional se mantiene en el tercer escalón del podio con 1.346 unidades matriculadas en este primer cuatrimestre, seguido por Volkswagen (956).

EN LOS CUATRO PRIMEROS MESES DEL AÑO LAS VENTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES HAN CAÍDO UN 37,3%. SE HAN MATRICULADO 35.395 UNIDADES, 21.000 MENOS QUE EN EL MISMO PERIODO DE 2021

MATRICULACIONES VEHÍCULOS COMERCIALES (2012-2021)



2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021

2012 - 76.703 (-26,4%)	2017 - 198.821 (+15,5%)
2013 - 85.392 (+11,3%)	2018 - 214.207 (+7,7%)
2014 - 113.782 (+33,3%)	2019 - 214.927 (+0,3%)
2015 - 154.765 (+36,02%)	2020 - 158.117 (-26,4%)
2016 - 172.106 (+11,2%)	2021 - 151.822 (-4,0%)

MATRICULACIONES VEHÍCULOS COMERCIALES (ENERO - ABRIL 2022)

Tipo	Unidades	% 2022/21
Derivados de turismo	99	-15,4%
Furgonetas	14.913	-47,4%
Pick-up	2.503	-21,5%
Comerciales ligeros <2,8 Tn.	4.607	-14,7%
Furgón / Combi $\geq 2,8$ $\leq 3,5$	10.238	-36,8%
Camión / Chasis Cabina $\geq 2,8$ $\leq 3,5$ Tn	3.035	+4,0%
Total	35.395	-37,3%

IGNACIO MOSTAZA, DIRECTOR DE MARKETING DE LA LCV BUSINESS UNIT DE STELLANTIS EN ESPAÑA

“El primer cuatrimestre se ha visto claramente impactado por el suministro de componentes”



¿Qué balance hacen de la evolución del mercado español de vehículos comerciales en el primer cuatrimestre? ¿Cómo estiman que se cerrará el ejercicio? El primer cuatrimestre del año se ha visto claramente impactado por el suministro de componentes lo que se refleja en una caída del 37% en las matriculaciones. Esperamos que este efecto se vaya amortiguando a lo largo del año y el impacto en el mercado sea más reducido del acumulado hasta la fecha.

¿Qué valoración hace de los resultados de Fiat Professional durante el primer tercio del año? A pesar de este contexto complejo, Fiat profesional refleja una buena posición en cuota de mercado con una mejora de +0,3 pp, alcanzado hasta el 7% gracias al lanzamiento de nuevos modelos como los nuevos Scudo y E Scudo así como los Ducato y Ducato E presentados el año pasado.

¿Cómo está evolucionando la demanda de las alternativas ‘Eco’? ¿Cuándo estiman que se presentarán un porcentaje significativo en el volumen total de matriculaciones? La demanda de alternativas electrificadas está creciendo de manera muy rápida y, si bien la participación de mercado es aún pequeña, estimamos que en 2022 las matriculaciones de versiones eléctricas acaben representando en torno al 5% del total de mercado LCV.

¿Cuáles son las principales novedades que llegarán a la familia de vehículos comerciales en los próximos meses? Tras el reciente lanzamiento de los modelos Scudo y E -Scudo, estamos preparando la sustitución de uno de los modelos emblemáticos de la gama: el nuevo Dobló, que incorporará también su variante eléctrica, y cuya apertura de pedidos estimamos tener lista para finales de junio de este año.

ELENA BURGUETE, DIRECTORA DE DIVISIÓN VEHÍCULOS COMERCIALES DE FORD

“Cerca de un 50% de las ventas de vehículos comerciales de 1tn y 2tn son MHEV”



¿Qué balance hacen de la evolución del mercado español de vehículos comerciales en el primer cuatrimestre? ¿Cómo estiman que se cerrará el ejercicio? El primer cuatrimestre del año ha estado enormemente condicionado por la falta de disponibilidad de vehículos debido a la crisis de los semiconductores, lo que está impidiendo una recuperación de las matriculaciones. Este escenario actual de falta de componentes no pensamos que se pueda resolver a corto plazo y según previsiones, hasta 2023 no empezaremos a tener una situación más normalizada en cuanto a disponibilidad de vehículos en el mercado.

¿Qué valoración hace de los resultados de Ford durante el primer tercio del año? En Ford valoramos de forma positiva el primer tercio del año, ya que nuestro enfoque en la generación de pedidos de clientes está funcionando muy bien y nuestra gama de Vehículos Comerciales sigue siendo la opción preferida para la mayoría de los clientes, como demuestra el liderato en ventas a nivel europeo desde hace 7 años.

¿Cómo está evolucionando la demanda de las alternativas ‘Eco’? Actualmente, cerca de un 50% de las ventas de Vehículos Comerciales de 1tn y 2tn son MHEV, y esta tendencia sigue creciendo de forma continuada gracias a las ventajas que proporciona la etiqueta ECO en cuanto a la movilidad en las grandes ciudades, así como debido a una mayor concienciación medio ambiental.

¿Cuáles son las principales novedades que llegarán a vuestra familia de vehículos comerciales en los próximos meses? La principal novedad de Ford es el reciente lanzamiento de nuestro primer vehículo comercial 100% eléctrico, la E-Transit. En breve llegarán las primeras unidades al mercado español, y ya hemos empezado a generar un gran número de pedidos. Asimismo, hemos comunicado que vamos a lanzar durante los años 2023 y 2024, cuatro modelos de vehículos comerciales totalmente eléctricos, uno de los cuales será la nueva E-Transit Custom.

FILIPPO D'AMICO, DIRECTOR DE LA BUSINESS LINE DE LIGEROS IVECO ESPAÑA

“Lanzaremos en los próximos meses una nueva versión de la Daily 100% eléctrica”

¿Qué balance hacen de la evolución del mercado español de vehículos comerciales en el primer cuatrimestre? ¿Cómo estiman que se cerrará el ejercicio? La situación del mercado no ha mejorado respecto al anterior, sufriendo una caída del casi 24%. Además, el vehículo que más lo ha experimentado es el furgón ya que cae un 37% del mercado, mientras que el chasis sólo un 4'2%. En este aspecto, IVECO tiene como fortaleza su liderazgo histórico en la fabricación y comercialización del chasis cabina, por lo que no nos afecta en igual medida. Todo esto sucede por un cúmulo de factores que repercute directamente en nuestro sector, desde las consecuencias de la pandemia, la situación económica, hasta los problemas de suministro de componentes, que esperamos que pueda mejorar el próximo año.

¿Qué valoración hace de los resultados de IVECO durante el primer tercio del año? Nuestro balance en este segmento ha sido positivo. Hemos alcanzado más cuota, por lo tanto, más volumen de negocio. IVECO es capaz de atender la demanda y todo esto se traduce en una cuota

del 21%, mejorando en 5 puntos respecto al mismo periodo del pasado año.

¿Cómo está evolucionando la demanda de las alternativas 'Eco'? En IVECO hemos demostrado, tras más de 25 años desarrollando vehículos de gas natural, que somos un compañero fiable para nuestros clientes. Esto nos lleva a que seamos líderes con un 91% de la cuota, mejorándola respecto al año pasado en más de un 40%. Nuestras previsiones son incrementar aún más nuestras matriculaciones de nuestra versión sostenible en 2023-2025, gracias también a las próximas soluciones que presentaremos al mercado.

¿Cuáles son las principales novedades que llegarán a vuestra familia de vehículos comerciales en los próximos meses? Lanzaremos en los próximos meses una nueva versión de la Daily 100% eléctrica, que mejorará en cuanto a prestaciones y conectividad. Tendremos una gama completa, renovada y con la última tecnología para que el cliente pueda elegir según sus necesidades, mientras opta por una solución sostenible.



JAIME BAQUEDANO, DIRECTOR COMERCIAL DE CAMIONES Y FURGONETAS DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

“Nuestra furgoneta está siendo muy valorada en el mercado español”

¿Qué balance hacen de la evolución del mercado español de vehículos comerciales en el primer cuatrimestre? ¿Cómo estiman que se cerrará el ejercicio? El mercado de comerciales en lo que llevamos de 2022 cae más de un 30% con respecto al mismo periodo de 2021. Pensamos que este comportamiento se mantendrá dando lugar a un volumen de matriculaciones de 2022 inferior al de 2021. El escenario en el que nos movemos sigue requiriendo de nuestra máxima capacidad de adaptación y, pese a estar constantemente analizando la situación global para poder ofrecer nuestro producto al ritmo de la demanda del mercado, no podemos pronunciarnos sobre ninguna fecha en la que finalmente se superarán los problemas de suministro de componentes.

¿Qué valoración hace de los resultados de MAN durante el primer tercio del año? Estamos muy satisfechos de que nuestra furgoneta sea muy valorada en el mercado español. MAN sigue ganando poco a poco cuota de mercado, de una manera sostenible.

Aportamos la experiencia y el conocimiento de un proveedor de vehículos industriales, factor determinante para adquirir nuestras TGE por sectores muy profesionales o con necesidades muy exigentes.

¿Cómo está evolucionando la demanda de las alternativas 'Eco' de la marca? Para nosotros la alternativa "ECO" son las furgonetas 100% eléctricas. Desde nuestra posición observamos como la demanda de tracciones alternativas crece.

¿Cuáles son las principales novedades que llegarán a vuestra familia de vehículos comerciales en los próximos meses? La renovación y mejora de nuestro producto es siempre constante, al igual que los complementos de servicios de postventa, digitales, de financiación... etc que lo acompañan para poner en el mercado la mejor solución de transporte. En los próximos meses presentaremos novedades que mejorarán el producto actual en nivel de emisiones y experiencia de conducción.



ANDRÉS OREJÓN, DIRECTOR GENERAL DE VANS EN MERCEDES-BENZ ESPAÑA

“La entrada de pedidos es un indicador de la tendencia alcista del mercado”



¿Qué balance hacen de la evolución del mercado español de vehículos comerciales en el primer cuatrimestre? ¿Cómo estiman que se cerrará el ejercicio? Cualquier valoración que hagamos de la primera parte de 2022 sigue marcada por la escasez de semiconductores y materias primas. El año comenzó con un moderado descenso para ir recuperándose en las gamas Mid y Large a medida que la actividad económica se ha ido activando en muchos sectores. La entrada de pedidos también es un buen indicador de la tendencia alcista del mercado, pero lamentablemente las limitaciones de producción por los problemas con el suministro no nos permiten atender la demanda como nos gustaría.

¿Qué valoración hace de los resultados de Mercedes-Benz durante el primer tercio del año? Estamos creciendo en cuota en los tres segmentos en los que estamos presentes (Small, Mid y Large). Destaca especialmente la buena acogida que está teniendo la nueva Citan que lanzamos a finales del año pasado con la

que hemos prácticamente duplicado la cifra de participación llegando al 5%.

¿Cómo está evolucionando la demanda de las alternativas ‘Eco’? Cerramos 2021 como líderes del mercado en furgonetas eléctricas donde actualmente tenemos presencia (Mid y Large). Acabamos de lanzar una nueva eVito furgón con 300 km de autonomía y a finales de este año dispondremos de la eCitan que nos permitirá estar presentes en el segmento eléctrico que más está creciendo, el de las Small Vans. A medida que la tecnología evoluciona y las autonomías crecen el mercado va aceptando mejor el cambio hacia la movilidad eléctrica.

¿Cuáles son las principales novedades que llegarán a vuestra familia de vehículos comerciales en los próximos meses? Además de la eVito Furgón con mayor autonomía recién lanzada, a finales de año dispondremos de la eCitan y también de la versión extra larga y mixta de la Citan.

NURIA DALMAU, BRAND MANAGER DE VEHÍCULOS COMERCIALES DE RENAULT

“Cuando acabe la ‘tormenta perfecta’, esperamos que la recuperación sea rápida”



¿Qué balance hacen de la evolución del mercado español de vehículos comerciales en el primer cuatrimestre? ¿Cómo estiman que se cerrará el ejercicio? Durante el primer cuatrimestre el mercado se ha reducido alrededor de un 40%, por lo que el resultado no puede calificarse de favorable. Sin embargo, cuando la “tormenta perfecta” por la que está atravesando el sector finalice, esperamos que la recuperación sea rápida. En cuanto al suministro de componentes, se está realizando un gran trabajo para que durante los próximos meses se recupere la normalidad en la disponibilidad de vehículos nuevos.

¿Qué valoración hace de los resultados de Renault durante el primer tercio del año?

En Renault hemos aumentado la cuota de mercado en más de dos puntos gracias, especialmente, al buen rendimiento de Nuevo Express y Nuevo Trafic. Además, tanto estos modelos como Kangoo y Master ocupan los primeros puestos de ventas en sus respectivas categorías. Esto nos hace ser op-

timistas y trabajar muy duro para conservar nuestra cuota cuando el mercado vuelva a crecer.

¿Cómo está evolucionando la demanda de las alternativas ‘Eco’? El mercado de vehículos comerciales eléctricos casi se triplicó entre 2020 y 2021, periodos en los que nuestro Kangoo E-TECH eléctrico ha sido el modelo más vendido. Creemos que esta tendencia va a mantenerse, ya que hay grandes clientes que están preparando la electrificación de sus flotas de comerciales. También existe una tendencia creciente en las pequeñas flotas.

¿Cuáles son las principales novedades que llegarán a vuestra familia de vehículos comerciales en los próximos meses? Actualmente contamos con una gama de vehículos comerciales completamente actualizada: tanto Kangoo como Trafic y Master se han renovado hace apenas unos meses. Además, durante los próximos días llegará a nuestro mercado la nueva versión eléctrica de Kangoo con hasta 300 kilómetros de autonomía.

SERGIO FERNÁNDEZ, RESPONSABLE DE GAMA LIGERA DE RENAULT TRUCKS

“La demanda muestra una clara tendencia al alza”

¿Qué balance hacen de la evolución del mercado español de vehículos comerciales en el primer cuatrimestre? ¿Cómo estiman que se cerrará el ejercicio? En el contexto actual, con un mercado condicionado por las restricciones y la escasez de materias primas, el sector se ha visto afectado por bajadas de volumen desde principios de año -con cifras de reducción en torno al 27%-. En cambio, la demanda muestra una clara tendencia al alza, aportando indicios de la recuperación del mercado postpandemia. Se están dando pasos importantes para mejorar los suministros y confiamos en que a corto y medio plazo podamos disponer de un flujo regular de materias primas. Nuestras estimaciones apuntan a que los segmentos en los que estamos presentes se matricularán unas 28.000 - 30.000 unidades.

¿Qué valoración hace de los resultados de Renault Trucks durante el primer tercio del año? Desde el departamento de gama ligera de Renault Trucks estamos bastante satisfechos con los resultados cosechados durante el primer ter-

cio del año y esperamos que la tendencia se mantenga en evolución positiva.

¿Cómo está evolucionando la demanda de las alternativas ‘Eco’? La demanda de este tipo de soluciones empieza a ser cada vez más significativa. Hemos notado un creciente interés por los modelos 100% eléctricos, principalmente en las Administraciones Públicas y empresas de gran volumen. Nuestra ambición es que para el año 2030 al menos el 50% de nuestras ventas dentro de la gama de distribución sean modelos 100% eléctricos.

¿Cuáles son las principales novedades que llegarán a vuestra familia de vehículos comerciales? La principal novedad es la incorporación de una nueva batería de 52kWh en la Master E-Tech, que permite alcanzar autonomías reales de entre los 180 y 190 kilómetros, y ofrece posibilidades de carga en corriente alterna de hasta 7,4kW, dejando el tiempo de carga total en apenas 3h para este último caso.



ALBERTO TEICHMAN, DIRECTOR GENERAL DE VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES EN ESPAÑA

“Con ID. BUZZ Y ID. Buzz Cargo damos un paso muy importante en nuestra estrategia de electrificación”

¿Qué balance hacen de la evolución del mercado español de vehículos comerciales en el primer cuatrimestre? ¿Cómo estiman que se cerrará el ejercicio? Con unas ventas que han retrocedido cerca del 40%, el balance de estos primeros cuatro meses refleja el momento delicado que está atravesando nuestra economía. A la falta de disponibilidad de ciertos modelos se ha unido un escenario de incertidumbre que está retrasando la recuperación de la demanda. Respecto a los problemas de suministro, nuestra prioridad son nuestros clientes y estamos trabajando para acortar los plazos de entrega, pero es difícil hacer previsiones.

¿Qué valoración hace de los resultados de Volkswagen?

Nuestros resultados han estado en línea con los registrados por el mercado global. No hemos sido ajenos a la falta de producción. La noticia positiva es que nuestro market share neto (sin rent a car) es ligeramente superior al del mismo periodo del año pasado.

¿Cómo está evolucionando la demanda de las alternativas ‘Eco’? Los vehículos ECO todavía se mueven en porcentajes bajos. Es cierto que los fabricantes estamos haciendo un esfuerzo muy importante con el lanzamiento de nuevos productos y que existe un interés real por parte de empresas y autónomos por dar ese salto, pero la velocidad de esa transición será más lenta que en el mercado de turismos. Nosotros seguimos invirtiendo en hacer más eficientes los vehículos gasolina y los vehículos diésel.

¿Cuáles son las principales novedades que llegarán a vuestra familia de vehículos comerciales? En el último año y medio, hemos reforzado nuestra ofensiva de producto con lanzamientos tan importantes como el Caddy o el nuevo Multivan, que está disponible en versión híbrida enchufable (PHEV). Además, recientemente presentamos dos modelos 100% eléctricos: ID. Buzz y el ID. Buzz Cargo. Con ellos damos un paso muy importante en nuestra estrategia de electrificación y están preparados para el siguiente gran capítulo: la conducción autónoma.





FIAT PROFESSIONAL REFUERZA SU APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD CON E-SCUDO

ES EL SEGUNDO VEHÍCULO COMERCIAL DEL FABRICANTE ITALIANO DISPONIBLE EN VERSIÓN ELÉCTRICA

EL NUEVO SCUDO, QUE TOMA EL RELEVO DE TALENTO, SE BASA AHORA EN LA PLATAFORMA MID-VAN DE STELLANTIS Y ESTÁ DISPONIBLE CON UN SISTEMA DE PROPULSIÓN 100 % ELÉCTRICO Y MOTOR DIÉSEL DE ÚLTIMA GENERACIÓN

La versión cero emisiones, equipada con un motor eléctrico de 100 kW (136 CV), ofrece una autonomía de hasta 330 km en el ciclo WLTP y está disponible con dos tamaños de batería: 50 y 75 kWh, una capacidad de recarga en CA de hasta 11 kW y hasta 100 kW en CC, para cargar la batería de mayor capacidad al 80 % en solo 45 minutos.

Los profesionales que opten por un motor diésel tienen a su disposición cinco alternativas: 1.5 litros en versión de 102 o 120 CV, con cambio manual de 6 velocidades; 2.0 litros en una versión manual o automática de 8 velocidades y 145 CV; y otra de 180 CV, también combinada con el cambio automático de 8 velocidades.

MÁS DE 1 TONELADA

El Nuevo Scudo está disponible en cuatro configuraciones (furgón, cabina doble, cabina con plataforma y combi M1), tres niveles de equipamiento (Easy, Business y Lounge). La capacidad de carga no cambia sea cual sea el sistema de propulsión: hasta 6,6 m³ de volumen del compartimento de carga, carga útil de hasta más de 1 tonelada y, además, una capacidad de remolque de 1 tonelada.

CONFORT

El objetivo del Nuevo Scudo es ofrecer un elevado nivel de confort a los profesionales. El puesto de conducción es similar al de un coche y destaca por una insonorización de alto nivel para minimizar las vibraciones.

El agarre en carretera, el confort y el filtrado de la suspensión están asegurados en todas las condiciones de marcha gracias a las cuatro suspensiones independientes (eje delantero McPherson reforzado con barra estabilizadora y brazos tirados de horquilla oblicua para el eje trasero) que mejoran los muelles de rigidez variable, con amortiguadores de amortiguación variable adaptativa (AMVAC), un sis-

tema que varía la amortiguación según la altura de marcha del vehículo.

SEGURIDAD: UN CONJUNTO COMPLETO DE SISTEMAS ADAS

El Nuevo Scudo ofrece un conjunto completo de 14 características de seguridad y dispositivos ADAS (sistemas avanzados de ayuda a la conducción), como: Reconocimiento automático de señales de tráfico, Frenado automático de emergencia, que se activa cuando existe un alto riesgo de colisión, Aviso de cambio de carril, para avisar al conductor si se desvía del carril; y alerta de ángulo muerto, una útil función que avisa de cualquier vehículo oculto en el punto ciego del espejo retrovisor al adelantar.

El vehículo también incluye sistemas de notificación anticipada de obstáculos en el sentido de la marcha, aviso



1. La posición de conducción es similar a la de un coche garantiza un excelente nivel de confort, mientras que la posición elevada del asiento asegura una visibilidad óptima.
2. La volumetría de carga de 4,6, 5,3 o 6,1 m³, dependiendo de la distancia entre ejes, y la capacidad de hasta 1,4 toneladas, permite dar respuesta a todo tipo de necesidades.
3. La versión 100% eléctrica ofrece una autonomía de hasta 330 km en el ciclo WLTP.

NUEVO DUCATO AHORA CON CONDUCCIÓN ASISTIDA DE NIVEL 2



El mayor de la familia de vehículos comerciales del fabricante italiano siempre ha sido innovador en términos de tecnología y confort de marcha, y ahora continúa su evolución y se propone como el primer furgón grande con conducción asistida de nivel 2, ofreciendo una gama completa de sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS) tanto en carretera como al estacionar. Ahora está disponible con el paquete ADAS, que incluye desde limitador de velocidad hasta control de frenado para obstáculos inesperados como peatones y ciclistas; desde reconocimiento de señales de tráfico hasta el control de los niveles de atención del conductor, pasando por el Control de crucero adaptativo con función Stop&Go, el asistente de mantenimiento de carril y la ayuda en atascos (Traffic Jam Assist), este último mantiene un control activo sobre la trayectoria del vehículo, teniendo en cuenta las condiciones del tráfico. El uso combinado de los tres últimos dispositivos ADAS permite que el Nuevo Ducato alcance la conducción asistida de nivel 2, en la que el vehículo proporciona asistencia independiente durante la conducción, la aceleración y el frenado.

de colisión frontal y la práctica cámara de visión trasera que ofrece una vista panorámica de 180°, para facilitar el estacionamiento.

Para ofrecer unas prestaciones excelentes y una tracción mejorada en todas las condiciones, como nieve, barro o arena, el Scudo puede equiparse con el sistema Grip Control. Además, la pantalla de visualización en el parabrisas proporcionará toda la información más importante al conductor, evitando que aparte la vista de la carretera, y contará con ayuda al estacionar gracias a los sensores de aparcamiento delanteros y traseros y a la cámara de visión trasera que es capaz de ofrecer una imagen reconstituida de 180° con vista aérea de la zona trasera para hacer que las maniobras de estacionamiento sean más fáciles y seguras.

EL NUEVO SCUDO CUENTA CON UN AMPLIO ABANICO DE SISTEMAS DE SEGURIDAD Y DISPOSITIVOS ADAS (SISTEMAS AVANZADOS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN)



POLIVALENCIA Y SEGURIDAD

RENAULT KANGOO COMBI ZEN 1.5 BLUE dCi

DESDE HACE MUCHOS AÑOS ESTE VEHÍCULO DEL FABRICANTE FRANCÉS ES UN REFERENTE EN EL ÁMBITO DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS. AHORA SE HA RENOVADO E INCORPORA NOTABLES MEJORAS

En esta ocasión nos sentamos al volante de la versión combi del nuevo Kangoo, que cuenta con un aspecto exterior muy llamativo y cuidado. A primera vista, destacan los faros led, los detalles cromados de la calandra, así como sus llantas de aleación de 17".

En el interior, encontramos unos acabados que están a la altura de los de muchos turismos. Una pantalla de ocho pulgadas preside un salpicadero que dispone de múltiples espacios y compartimentos para dejar objetos.

En la parte trasera, las puertas correderas facilitan el acceso a una fila de tres asientos que ofrecen un elevado nivel de confort. Su altura, su anchura y el

espacio para las piernas nos permiten viajar cómodamente. Esta banqueta trasera se puede abatir completamente o en configuración 2/3 o 1/3. Si optamos por la primera alternativa, el espacio destinado a la carga alcanza los 3.500 litros. Mientras que con las banquetas en perfecto orden de marcha, dispondremos de un área de 750 litros.

MOTOR DIÉSEL DE 95 CV

Hemos tenido la oportunidad de conocer el propulsor diésel de 95 CV que entrega un par máximo de 260 Nm. Su rendimiento es óptimo en todo momento, especialmente a partir de las 1.750 rpm. Además, la caja de cambios de manual de seis velocidades permite al motor trabajar en el régimen idóneo. Su consumo se sitúa por debajo de los 6 l./100 km y si activamos el Eco-mode podemos disminuir el gasto de combustible.

Renault también comercializa otras dos motorizaciones diésel de 75 y 115 CV, y una de gasolina con una potencia de 130 CV. Próximamente estará disponible la transmisión automática de EDC de siete velocidades.

SEGURIDAD

El fabricante francés cuida la seguridad en su familia de vehículos comerciales. La nueva Kangoo

cuenta con una amplia oferta de ayudas que facilitan el trabajo diario de los profesionales. En esta unidad nos ha llamado la atención del sistema activo de mantenimiento en el carril, que nos acerca a la conducción semiautomática. También dispone de alerta de distancia de seguridad, sistema activo de vigilancia del ángulo muerto, frenada activa de emergencia o asistente para la estabilización en caso de viento lateral, entre otros.

COMPORTAMIENTO

En carretera su comportamiento es excelente y se agradece contar con un elevado nivel de insonoridad. Las suspensiones, tanto la delantera como la trasera, unidas a la suavidad de su dirección, hacen que la Renault Kangoo sea muy estable tanto en los pasos por curvas como cuando realizamos continuos cambios de dirección al circular en el tráfico urbano.



1. Los detalles están muy cuidados en su interior. Destaca la pantalla de 8 pulgadas.
2. Las puertas correderas permiten acceder cómodamente a las plazas traseras.
3. El espacio de carga tiene una capacidad de 750 l. y alcanza los 3.500 l. con los asientos abatidos.

EN CUANTO A LAS AYUDAS A LA CONDUCCIÓN, ESTE MODELO PUEDE CONTAR CON UNA TOTAL DE 12 SISTEMAS DE ASISTENCIA, TALES COMO EL FRENADO DE EMERGENCIA AUTOMÁTICO, EL ASISTENTE DE VIENTO LATERAL, LA CÁMARA TRASERA O EL ASISTENTE DE APARCAMIENTO, ENTRE OTROS

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: k9k – Blue dCi
- Tipo: Inyección directa common rail
- Cilindrada: 1.461 cc.
- Relación de compresión: 15,5:1
- Potencia máxima: 95 CV (70 KW) a 3.000-3.750 rpm
- Par máximo: 260 Nm a 1.750 – 2.000 rpm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: Manual 6 velocidades
- Tracción: Delantera
- Embrague: Monodisco

CHASIS

- Suspensión delantera: Pseudo McPherson
..... con media triangular
- Suspensión trasera: Eje en H con perfil deformable

FRENOS

- Delanteros: Discos ventilados
- Traseros: Tambor

DIRECCIÓN

- Dirección: Asistencia variable

RUEDAS

- Neumáticos..... 205/55R 17 H

PESOS

- Tara: 1.641 Kg
- MMA: 2.132 Kg
- Carga útil: 491 Kg

EMISIONES

- Emisiones de CO2: 143 gr/Km. (ciclo mixto)



VOLKSWAGEN ID. BUZZ CARGO: ¡LA CONQUISTA DE LA ÚLTIMA MILLA!

ESTA FURGONETA 100% ELÉCTRICA ESTARÁ A LA VENTA PRÓXIMAMENTE EN TODA EUROPA

EL FABRICANTE ALEMÁN QUIERE REVOLUCIONAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ENTORNOS URBANOS CON ESTE VEHÍCULO COMERCIAL INSPIRADO EN EL ICÓNICO BULLI

El Volkswagen ID. Buzz Cargo cuenta con un llamativo diseño (faros LED, llantas de acero de 18 pulgadas...) y una amplia dotación tecnológica (cuadro de instrumentos digital, sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 10 pulgadas y volante multifunción), que le convierten en un referente en su segmento.

Además, la lista de sistemas de asistencia a la conducción es igualmente amplia. Algunas de las tecnologías más destacadas equipadas son el asistente de frenado para evitar colisiones derivadas, Park Pilot con función de frenada al maniobrar y sistema Front Assist.

645 KG DE CAPACIDAD CARGA

El ID. Buzz Cargo dispone de un interior con tres asientos delanteros: el asiento individual del conductor más un asiento doble. De manera

opcional, se podrá configurar un interior con dos asientos delanteros individuales.

El espacio destinado a la carga tiene una capacidad de 3,9 m³ y ofrece espacio para dos europalets. La masa máxima autorizada es de 3.000 kilogramos mientras que la capacidad de carga máxima se sitúa en los 645 kg respectivamente. Se puede acceder por su portón trasero de gran apertura o por las puertas corredizas (una al lado del acompañante y la segunda es opcional).

MÁS DE 300 KM DE AUTONOMÍA

El Volkswagen ID. Buzz Cargo está desarrollado sobre la plataforma MEB, que ha sido diseñada por el fabricante alemán para sus vehículos eléctricos exclusivamente. Cuenta con una batería de 82 kWh de capacidad bruta, 77 kWh de capacidad neta, que alimenta a un motor de 204 CV y 310 Nm de par motor con una velocidad punta de 145 kilómetros por hora. Aún no se conocen oficialmente los datos de autonomía, pero rondarán los 350 kilómetros.

En las estaciones de carga rápida de corriente continua el vehículo tomará energía a un ritmo de hasta 170 kW. Por lo tanto, podrá completar el proceso de recarga del 5 al 80% en media hora.



FARCINOX CUMPLE 30 AÑOS

PRODUCE MÁS DE 120 VEHÍCULOS ANUALMENTE Y ESTÁ PRESENTE EN TODA LA UE Y NORTE DE ÁFRICA

EN MAYO DE 1992, JUAN FRANCISCO SANZ Y MIGUEL ÁNGEL MUÑOZ DECIDIERON EMPRENDER Y APOSTAR POR EL MUNDO DE LA FABRICACIÓN DE CISTERNAS. HOY, SU COMPAÑÍA ES UN REFERENTE EN EL SECTOR

En unas pequeñas instalaciones de Mota del Cuervo (Cuenca) y con tan solo tres trabajadores, comenzaba la andadura de Farcinox. Después de un par de años dedicados a la fabricación de depósitos estáticos para el almacenamiento de líquidos, se produjo el desembarco en el sector del transporte de mercancías en cisterna y desde entonces su evolución ha sido imparable.

INNOVACIÓN CONSTANTE

En 1994, Farcinox trasladó su fábrica a la localidad de Pedro Muñoz (Ciudad Real) y se estableció en un área industrial de 20.000 m² con una planta de fabricación de 7.000 m². Basándose en una política de mejora continua, la compañía manchega ha realizado constantes inversiones para mantener sus líneas de fabricación en la vanguardia tecnológica del sector, y no ha dejado de incorporar nuevos vehículos en su porfolio de productos. En este sentido, hay que destacar la cisterna Farcinox Moduline V.2, construida sobre un chasis que integra funcionalidad y diseño, y que fue reconocida por los profesionales del transporte de mercancías con el premio 'Cisterna del Año 2021'. Además de su sede central de Pedro Muñoz, cuenta con dos servicios postventa y taller de reparaciones en Constantí (Tarragona) y en Carmona (Sevilla), que garantizan una perfecta atención a sus clientes del norte, centro y sur de España.

PROYECCIÓN INTERNACIONAL

Farcinox está presente todos los países europeos y del norte de África desde el año 2020, y en la actualidad, se encuentra redefiniendo su estrategia de exportación con

el fin de implementar una red de servicio postventa y comercial que le permita consolidarse como uno de los principales fabricantes de Europa.

MANTENIENDO LAS SEÑAS DE IDENTIDAD

A pesar de haber cumplido 30 años, Farcinox mantiene intacto el espíritu de superación que le ha permitido convertirse en uno de los principales fabricantes europeos. "Hemos acometido proyectos durante los últimos años que han permitido cimentar las bases para un crecimiento sostenido durante los próximos años, sin perder las señas de identidad de la compañía: productos con la mayor calidad del mercado, capacidad de personalización en base a las necesidades del cliente y un servicio postventa de cercanía", explican sus gerentes, Miguel Ángel Muñoz y Juan Francisco Sanz.





ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO PARA CAMIONES EN LA UE (II)

SE HA APROBADO EL REGLAMENTO DELEGADO UE DE 7 DE ABRIL DE 2022

COLABORACIÓN DEDICADA A JUAN ANTONIO MILLÁN JALDÓN, EXPRESIDENTE DE FENADISMER

EN EL NÚMERO 471, DE MARZO DEL PRESENTE AÑO, DE ESTA MISMA REVISTA ESPECIALIZADA, SE EXAMINÓ LA PROBLEMÁTICA Y REGULACIÓN DE LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURO, RESALTANDO LA IMPORTANCIA DEL INCREMENTO Y MEJORA DE ESTAS ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO DE CAMIONES SEGURAS Y PROTEGIDAS (SSTPA)

Como se expuso y explicó en dicha colaboración, se trata de una materia que se inscribe dentro de la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera, y la Directiva 2008/96/CE (modificada por la Directiva 2019/1936), sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 345/2011, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, y el Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas), así como por

el Reglamento UE 2020/1054, que modificó el Reglamento UE 561/2006 (nuevo artículo 8 bis), sobre tiempos de conducción y descanso.

Pues bien, con posterioridad a la publicación de la meritada colaboración, se ha aprobado el Reglamento Delegado UE de 7 de abril de 2022, por el que se completa el Reglamento (CE) n.º 561/2006, en lo relativo al establecimiento de normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como a los procedimientos para su certificación. Este nuevo Reglamento se enmarca dentro del “objeto de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos de transporte por carretera de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 561/2006”, a cuyo tenor “todas las zonas de estacionamiento seguras y protegidas deben disponer de un nivel mínimo común de servicio, independientemente de su nivel de seguridad”. Y ello, como se expresa en su Exposición de motivos, “ante el creciente número de actos delictivos que afectan a los conductores de vehículos de transporte de carga por carretera, la seguridad de estos conductores debe mejorarse para garantizar que descansan sin estrés y no acumulen fatiga”. De otro lado, se considera que “para garantizar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes debidos a la fatiga es

esencial proporcionar a los conductores unas buenas condiciones de descanso en zonas de estacionamiento seguras y protegidas". Habida cuenta la diversidad de empresas y de mercancías transportadas, el Reglamento tipifica zonas de estacionamiento con diferentes niveles mínimos de seguridad, que se establecen "garantizando que dispongan de los equipos y procedimientos de seguridad adecuados en torno a su perímetro, en la propia zona de estacionamiento y en los puntos de entrada y salida". Finalmente, estas zonas deben ser certificadas por un organismo de certificación independiente, con arreglo a procedimientos especificados claramente.

DOS EJES PRINCIPALES

El Reglamento se estructura en torno a dos ejes principales; el primero de ellos, detalla el nivel mínimo de servicio y los cuatro niveles diferentes de seguridad que deben cumplir las zonas de estacionamiento seguras y protegidas para camiones para obtener una certificación como tales; y el segundo, establece las normas sobre los procedimientos de certificación de estas zonas de estacionamiento. El Reglamento Delegado también incluye una cláusula de revisión, con arreglo a la cual la Comisión debe evaluar, a más tardar cuatro años después de la adopción del acto, si las normas y los procedimientos de certificación establecidos deben modificarse a la luz de los avances tecnológicos existentes, también por lo que se refiere a la necesidad de facilitar un mejor acceso a los combustibles alternativos, y con objeto de mejorar de forma continua las condiciones de trabajo de los conductores.

Este Reglamento, textualmente, dispone:

Artículo 1 - Niveles de servicio y de seguridad

"Con objeto de obtener la certificación como zona de estacionamiento segura y protegida con arreglo al artículo 8 bis, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, una zona de estacionamiento debe cumplir las siguientes normas:

- a) todas las normas relativas al nivel mínimo de servicio que se establecen en el anexo I, sección A, del presente Reglamento;*
- b) todas las normas relativas a uno de los niveles de seguridad que se establecen en el anexo I, sección B, del presente Reglamento".*

Artículo 2 - Procedimientos de certificación

"La certificación de las zonas de estacionamiento como zonas de estacionamiento seguras y protegidas contemplada en el artículo 8 bis, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 se ajustará a las normas y procedimientos que se establecen en el anexo II del presente Reglamento".

Artículo 3 - Cláusula de revisión

"El 7 de abril de 2026 a más tardar, la Comisión evaluará si las normas y los procedimientos de certificación establecidos en los anexos I y II



deben modificarse a la luz de los avances tecnológicos existentes, y con objeto de mejorar de forma continua las condiciones de trabajo de los conductores".

Así, en el Anexo I, dedicado a las Normas de la Unión que detallan el nivel de servicio y de seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, se establecen tanto el Nivel mínimo de servicio, como Niveles de seguridad, siendo estos los de bronce, plata, oro y platino. Por su parte, el Anexo II, dedicado a las Normas y procedimientos de certificación, regula: los Organismos de certificación y formación de auditores, los Procedimientos para las auditorías de certificación, las auditorías sin notificación previa y la retirada del certificado de zona de estacionamiento segura y protegida, y los Requisitos que deben cumplir los organismos de certificación tras la auditoría y suministro de información.

UN IMPORTANTE PASO

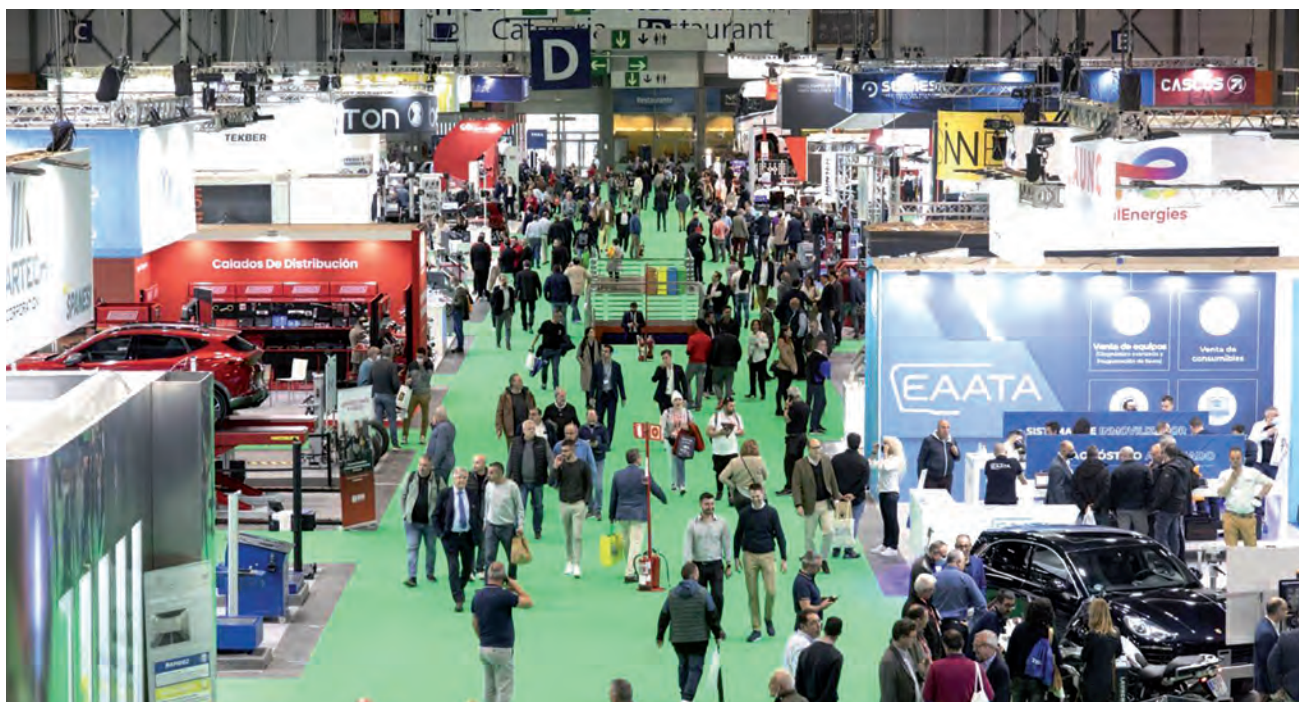
La IRU, cuya participación en los previos estudios a la aprobación del Reglamento ha sido notoria, ha resaltado este nuevo Reglamento como un importante paso para mejorar las condiciones de los conductores, "porque las nuevas reglas promueven instalaciones adecuadas para los conductores profesionales mientras toman su descanso legalmente obligatorio". No obstante, IRU continúa resaltando la falta de áreas de estacionamiento seguras y protegidas, ya que solamente hay 300.000 plazas de aparcamiento actualmente disponibles en la UE, existiendo un déficit que calcula en 100.000 plazas para satisfacer la demanda total. También significa que, según el estudio de 2019, solo unas 7.000 plazas, menos del 3 %, de las plazas de aparcamiento existentes en la UE, se encuentran en zonas certificadas como seguras y protegidas. Así, se considera que, siendo "la adopción de los nuevos estándares un paso en la dirección correcta, sin embargo, se necesita más ambición", al objeto de lograr el "objetivo comercial de duplicar el número actual de lugares de estacionamiento de camiones seguros y protegidos para fines de 2025".

Zonas de estacionamiento seguro para camiones en la UE (I)

Para leer la primera parte de este artículo, publicada en el número de 471, abrir el siguiente enlace:
<https://www.transporte3.com/noticia/17853>



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



MOTORTEC MADRID 2022: EL PUNTO DE ENCUENTRO DE LA POSTVENTA

MÁS DE 500 EMPRESAS EXPOSITORAS Y 1.200 MARCAS MOSTRARON SUS NOVEDADES

IFEMA MADRID ACOGIÓ DECIMOSEXTA EDICIÓN DE ESTA FERIA EL PASADO MES DE ABRIL, DONDE SE DIERON CITA MÁS DE 52.000 PROFESIONALES DEL SECTOR DE LA POSVENTA DE LA AUTOMOCIÓN

El certamen, que fue inaugurado por la Vicepresidenta Tercera y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, mostró la oferta más innovadora, presentada por más de 500 empresas expositoras y 1.200 marcas. Unas cifras que confirmaron una vez más al Salón como la mayor plataforma comercial de esta industria en el sur de Europa. Destacó especialmente la alta asistencia de profesionales de Talleres, más de 25.000, que suponen un incremento de un 10% sobre la edición anterior y representan el 48% del total de visitas.

ÉXITO DE LAS JORNADAS, PONENCIAS Y ACTIVIDADES

El programa de actividades de MOTORTEC MADRID 2022 también logró un récord de asistencia, con 4.233 participantes, un 21% más que en 2019. Otro de los puntos fuertes de la Feria, donde se trataron temas especial-

mente relevantes para el sector, que marcan la actividad hoy en día y plantean el futuro teniendo en cuenta los avances tecnológicos y la innovación.

BOSCH AUTOMOTIVE AFTERMARKET estuvo presente en Motortec 2022 en su stand general de Bosch y Bosch Car Service, en el de vehículo industrial y en el de su programa de fidelización de talleres eXtra. En ellos recibieron a más de 1.000 talleres interesados en las soluciones integrales.

El stand de vehículo industrial de Bosch, Motortruck, se hicieron demostraciones del equipo de Diagnóstico KTS Truck de Bosch a los profesionales que mostraron



interés en los vehículos expuestos: cabeza tractora, barredora, camión de la basura y minibús. En todos estos vehículos, Bosch no solo puede diagnosticar averías, sino que también puede dar soporte técnico para su reparación, así como proporcionar a la distribución las piezas de recambio adecuadas y con calidad de primer equipo.

CONTINENTAL AUTOMOTIVE presentó sus productos y soluciones. La compañía cuenta con varias redes de talleres, como los Centros de Frenos ATE y los especialistas en tacógrafo, DTCO+. Los recambios en el aftermarket han dejado de ser VDO para encontrarse ahora bajo el nombre de Continental. La marca ha añadido Baterías y Termostatos a la amplia lista de productos que puede ofrecer y fueron los protagonistas indiscutibles en su stand. Para el mercado del vehículo industrial, Continental pone a disposición del sector tacógrafos digitales e inteligentes, su software legal de gestión de datos de tacógrafo para hacer frente a los desafíos de la gestión de flota y equipamiento para los talleres especializados en vehículos industriales como la Wokshop Tab II, una herramienta para poder realizar operaciones con tacógrafos digitales compatible con todas las necesidades y requisitos derivados de la legislación del Paquete de Movilidad.

DIESEL TECHNIC. Sus Parts Specialists estuvieron por primera vez en la feria. Numerosos profesionales de talleres mecánicos de España y Portugal visitaron el stand y pudieron conocer personalmente los múltiples beneficios que los productos y servicios que Diesel Technic les ofrece —siempre de la mano de sus distribuidores autorizados—, y entre ellos, especialmente su programa de fidelización, la Premium Shop, en el que se registraron centenares de nuevos participantes. Los Parts Specialists de la filial ibérica del grupo alemán se mostraron exultantes: “Ha sido una experiencia muy gratificante. Estamos encantados y sorprendidos por el recibimiento que ha recibido nuestra participación, y sobre todo por el interés que los profesionales de los talleres han mostrado por la gama de recambios para furgonetas de la marca DT Spare Parts.”

JMB. Su monocepillo Lítico Wash tuvo una presencia destacada en esta edición de Motortec. Este sistema de lavado que funciona con batería permite mantener los vehículos industriales siempre en perfecto estado. “Hacen posible un lavado flexible, móvil y puntero con una autonomía ilimitada”, explican los responsables de la marca.

SEFAC, que durante el pasado ejercicio celebraba sus 40 años de presencia en nuestro país, no faltó a su cita con los profesionales de la postventa. En su stand ofreció información sobre las posibilidades que ofrece su familia de columnas móviles. El modelo Esencial, que resulta idóneo para aquellos que realizan un uso puntual de las columnas, el modelo híbrido HY82, el más vendido en el mercado español, y el modelo SW2, que dispone de batería y permite trabajar sin cable, conforman una oferta que da respuesta a todo tipo de necesidades.

Además de columnas, la compañía comercializa sistemas de protección para los fosos del taller, desmontadoras de neumáticos, equilibradoras de ruedas y máquinas de lavado para piezas industriales.

VARTA presentó la batería ProMotive AGM que ha sido desarrollada en colaboración con los principales fabricantes de camiones. Su avanzada tecnología le permite ofrecer hasta el 80 por ciento de la capacidad especificada sin que eso afecte la vida útil de la batería. Además, la VARTA ProMotive AGM no necesita mantenimiento y ofrece una potencia de arranque sustancialmente más alta que otras baterías.

También se dio a conocer el VARTA Fleet Program (Portal de Flotas), un programa integrado en el VARTA Partner Portal que tiene como objetivo guiar a los gerentes de flotas y conductores profesionales en todos los temas relacionados con la tecnología de baterías. Este servicio incluye el análisis de la flota para identificar la solución de batería más adecuada a cada caso, asesoramiento de compra estratégica para reducir los gastos operativos de la flota, y comunicación periódica entre fabricantes y consumidores.



CONTINENTAL AUTOMOTIVE



DIESEL TECHNIC



JMB



SEFAC



VARTA

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



UN FUTURO CARGADO DE INCERTIDUMBRE

XX FORO NACIONAL DE CARROCEROS DE ASCATRAVI

EL PASADO 22 DE ABRIL LA ASOCIACIÓN CELEBRÓ SU XX FORO NACIONAL DE FABRICANTES DE SEGUNDA FASE DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES

En este encuentro, la asociación reúne a todos los agentes que participan en la legalización de vehículos industriales y comerciales: la administración, carroceros nacionales, fabricantes de primera fase, concesionarios, consultores, servicios técnicos de homologación y reforma de vehículos, organismos de control autorizados, proveedores y otras empresas de la industria auxiliar. Tras más de dos años de pandemia la posibilidad de analizar cara a cara los asuntos de mayor trascendencia en el sector suscitó mucho interés, acogiendo el foro a más de 140 participantes.

El día arrancó con la presentación y moderación del foro a cargo de María José Sánchez Requena, Secretaria General de ASCATRAVI quien junto a Ramón Lozano Martín-Buro, como presidente de la asociación, agrade-

cieron a los presentes la asistencia y realizaron la implicación y compromiso de la asociación con todas las ramas de este sector.

SITUACIÓN DEL MERCADO

La jornada continuó con la planificación prevista y el primer ponente en participar fue **Salvador Núñez Bustos**, **Secretario Técnico de ASCATRAVI**, quien realizó un interesante análisis de situación del mercado de la fabricación de carrocerías para vehículos rígidos, identificando las claves del sector nacional respecto a otros países europeos y ofreciendo una breve orientación sobre las diferentes previsiones del mercado que cogen fuerza para estos próximos años.



La pandemia ha provocado que los carroceros españoles hayan retrocedido una posición en el ranking europeo como sector, pasando de facturar ochocientos millones de euros en 2019 a tener en 2020 unos seiscientos. La previsión económica que baraja la asociación para los próximos años incluye tantos factores de incertidumbre que es muy complicado establecer cifras, pero lo que sí está claro es que la inflación y la dilatación de los plazos de entrega de los bastidores de primera fase (principalmente) está generando un cambio de modelo que ha estrangulado la economía.

NOVEDADES NORMATIVAS

La segunda exposición del día corrió a cargo de **Enrique Rodríguez Jimenez**, vocal y presidente del GT1 CTN58/SC1 (Aparatos Pesados de Elevación) y Responsable de Calidad, PRL y Homologaciones en la empresa Palfinger Iberica Maquinaria.

Enrique expuso al foro la experiencia del grupo de trabajo GT1 y en particular la de la comisión de fabricantes COFIGRUHA en la creación de la norma UNE 58161 relativa a la formación de los operadores de grúas cargadoras, publicada el pasado mes de noviembre de 2021 en respuesta a la ne-



LA PANDEMIA HA PROVOCADO QUE LOS CARROCEROS ESPAÑOLES HAYAN RETROCEDIDO UNA POSICIÓN EN EL RANKING EUROPEO, PASANDO DE FACTURAR OCHOCIENTOS MILLONES DE EUROS EN 2019 A TENER EN 2020 UNOS SEISCIENTOS

cesidad de establecer una formación reglada para los operadores de este tipo de grúas.

Tras una animada y añorada pausa, los Servicios Técnicos de homologación de vehículos IDIADA y LOCE expusieron a los asistentes las novedades reglamentarias relacionadas con el sector del carrozado. Carlos Lujan Tutusaus, Senior Manager Homologation, Commercial Vehicles, Automated Driving & Vehicle Dynamics en Applus+ IDIADA explicó de forma impecable el desarrollo de reglamentación europea de cálculo de emisiones de CO2 en vehí-



La garantía del fabricante

5 años de garantía

COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN PARA VEHICULOS PESADOS

COLUMNAS CON CABLES O SIN CABLE SEGÚN SUS NECESIDADES

NUEVA GARANTIA DE 5 AÑOS SUJETA A CONDICIONES

INSTALACIÓN, ASISTENCIA TÉCNICA EN TODA LA PENINSULA MÁS ISLAS



Contacte con nosotros a comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612 www.sefac.es o facebook/SefacEspana

EN UN AÑO COMPLEJO AL BORDE UN CAMBIO DE UN CICLO ECONÓMICO QUE HUELE A RECESIÓN, EL SECTOR RECLAMA UNA SIMPLIFICACIÓN DE LOS PROCESOS PARA DAR OXÍGENO A LAS EMPRESAS. “ES IMPORTANTE COGER IMPULSO Y ESTAR PREPARADOS PARA EL FUTURO”, ASEGURAN

culo pesado y cómo esta nueva obligación afectaría al carrocerero. La aerodinámica es un factor muy relevante en el rendimiento de muchos vehículos industriales pesados y pese a que los motores ya tienen un proceso de homologación y evaluación de sus emisiones a través de bancos de ensayo se está trabajando en que esta también se pueda considerar mediante una herramienta de cálculo.

En segundo lugar, Luis Alfonso Sánchez Arenillas, Jefe de Ingeniería de Vehículos LCOE expuso a los presentes las claves para el fabricante de 2ª Fase ante la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Seguridad UE 2019/2144 en julio de 2022. Un reglamento del que ya hemos hablado en varias ocasiones y que obligará en pocos meses a los vehículos nuevos a equipar dispositivos de seguridad complejos, como los sistemas de ayuda a la frenada de emergencia o los sistemas de advertencia de abandono de carril, etc. Para el carrocerero este reglamento supondrá un reto más administrativo que técnico ya que su aplicación es en casi todos los casos responsabilidad del fabricante de primera fase.

En último lugar, sobre las novedades en el sector de la fabricación de vehículos isoterms y frigoríficos, Antonio Gimeno, Coordinador Técnico en TÜV SÜD ATISAE, explicó de una manera muy clara el papel



de los organismos de control ante la entrada en vigor de la ICT 370/2021, que marca nuevas exigencias para los carroceros en materia de conformidad de producción, así como los procedimientos necesarios para su certificación.

La entrada en vigor de esta orden ha resultado muy polémica en el sector del carrozado porque actualmente los organismos de control ya realizan un estricto control de verificación de la producción, emitiendo un certificado ATP a las unidades fabricadas, pero se exige la realización de una auditoría adicional que certifique la gestión administrativa de este proceso.

APOYO DE LA ADMINISTRACIÓN

Para clausurar este XX Foro, los responsables de la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria José Manuel Prieto Barrio y Víctor Calzadilla García (Jefe de Área Reglamentación y Homologación de vehículos) expusieron las principales novedades reglamentarias que deben tener en cuenta los carroceros y los principales programas de apoyo económico que ofrece el Ministerio para el sector.

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



¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



V O L V O

Gama 100% eléctrica

Volvo FE, FMX, FH, FM y FL Electric



El futuro es eléctrico y el cambio se está produciendo ahora. El salto a la electromovilidad es un gran reto, para el que Volvo Trucks está preparado con su gama completa de camiones 100% eléctricos. Si su objetivo es reducir las emisiones de CO₂ en sus operaciones, estamos aquí para hacer que todo sea lo más sencillo posible, desde determinar cuál es el camión adecuado hasta solucionar cualquier duda que pueda tener sobre la carga, la autonomía operativa y la seguridad en las entregas. Con Volvo Trucks, su transición al transporte eléctrico se puede realizar de una manera estructurada y eficiente.



Volvo Trucks. Driving Progress