

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

Año 44. #474.
Junio 2022

TRANSPORTE3

www.transporte3.com



SCANIA SUPER 500S: SIN RIVAL

- Los transportistas reclaman más ayudas •
- Suplemento: Mercedes-Benz eActros, Camión del Año 2022 en España •
- Asamblea General de ASTIC 2022 • Contacto: Renault Trucks T 520 •
- Nueva E-Transit de Ford: Preparada para triunfar •

Crafter

Creado para mensajeros y transportistas

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



Vehículos
Comerciales



Gama Crafter con motores EU6 consumo medio: 8,1 - 10,9 l/100 km. Emisión de CO₂: 212 - 286 g/km.

volkswagen-comerciales.es



EL GASÓLEO PONE AL TRANSPORTE CONTRA LAS CUERDAS



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Los acuerdos históricos del mes de diciembre que cada vez están más cerca de materializarse, y un nivel de actividad elevado no han impedido que el transporte viva una situación realmente delicada. El incesante incremento del precio de los combustibles ha borrado la sonrisa a un sector que se sitúa al borde del colapso.

En un contexto internacional 'revuelto', el precio del gasóleo no ha dejado de escalar: se ha incrementado un 50% en el último año y desde el pasado mes de abril, cuando el Gobierno puso en marcha la bonificación de 20 céntimos, se ha encarecido, casualmente, unos 20 céntimos por litro aproximadamente. Fenadismer, al igual que otros muchos, no cree en las casualidades y señala directamente a las petroleras: "están aprovechando la coyuntura actual para obtener unos beneficios extraordinarios". Consideran que están trabajando con unos márgenes de comercialización excesivos aprovechando que el crudo a nivel internacional está alcanzando precios récord.

Ante esta situación el Comité Nacional de Transporte por Carretera ha reclamado nuevas medidas de apoyo al Gobierno de España. En primer lugar, considera necesario incrementar las bonificaciones para los profesionales del transporte hasta los 40 céntimos por litro de combustible. Además, piden más ayudas directas, y la corrección de la cláusula de actualización del precio del transporte en función del precio de los combustibles, incluida en las Condiciones Generales de Contratación, pasando de un 30% a un 40%. Habrá que esperar unos días para conocer si alguna de estas peticiones se incluye en la prórroga de las medidas que fueron aprobadas el pasado 29 de marzo y que están vigentes hasta el final del mes de junio.

Por unas circunstancias u otras, no se atisba cuando el transporte de mercancías podrá disfrutar de un momento dulce que, sin lugar a duda, merece después de estar en primera fila moviendo el país durante los peores momentos de la pandemia. Esperemos que la pesadilla del gasóleo pase y sea la última, al menos durante un tiempo.



03



06



28



32



38



44



46

03 EDITORIAL

El gasóleo pone al transporte contra las cuerdas

38 PRODUCTO

Mercedes-Benz: Soluciones para todo tipo de transporte

28 PRUEBA

Scania Super 500S

44 PRODUCTO

La nueva E-Transit de Ford preparada para triunfar

06 EN PORTADA

El gasóleo oscurece el futuro

32 REPORTAJE

Global Spedition renueva su flota con la Nueva Generación de camiones DAF

46 ENTREVISTA

Filippo Welter, director de Eurowag en España



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



14 REPORTAJE

Asamblea General de ASTIC 2022:
 "El transporte con los cinco sentidos"

34 CONTACTO

Renault Trucks T 520

48 ASCATRAVI

Transporte de vehículos: auxilio
 y mercancía

21 SUPLEMENTO

Mercedes-Benz eActros, Camión del Año
 2022 en España

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





EL GASÓLEO OSCURECE EL FUTURO

LOS TRANSPORTISTAS RECLAMAN MÁS AYUDAS “PARA PALIAR EL DRAMÁTICO AUMENTO DE COSTES”

ANTE EL INCESANTE AUMENTO DEL PRECIO DE LOS CARBURANTES, EL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA (CNTC) HA RECLAMADO “LA INMEDIATA CONCRECIÓN” DE NUEVAS AYUDAS ECONÓMICAS QUE COMPLEMENTEN A LAS ACTIVADAS EL PASADO MES DE MARZO

El presidente del Gobierno anunció hace unas semanas que se prorrogará la bonificación de 20 céntimos/litro a los combustibles y al adblue hasta el próximo 30 de septiembre mediante la aprobación de un nuevo decreto, pero los transportistas lo consideran insuficiente y han hecho llegar a Pedro Sánchez, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), una serie de peticiones que van más allá de las bonificaciones a los combustibles.

INCREMENTAR LA BONIFICACIÓN HASTA LOS 40 CÉNTIMOS
En primer lugar, con la finalidad de hacer frente a los desdichados precios de los combustibles, el Comité Nacional de Transporte por Carretera ha acordado exigir al Gobierno es-

pañol que duplique la actual bonificación sobre los combustibles hasta los 40 céntimos. Solicitan que se prorrogue hasta final de año la bonificación mínima de 20 céntimos por litro de combustible o kg de gas comprimido, acordada el pasado 24 de marzo y se añada otra ayuda directa de 20 céntimos más al transporte profesional a través de un mecanismo equivalente al de la devolución del gasóleo profesional, que incluirá a los vehículos de hasta 7.5 Tn de MMA, bien mediante una ayuda directa o, en su caso, mediante la habilitación de una tarjeta. La bonificación de 40 céntimos se aplicaría al gasóleo, gasolina, gas y adblue.

AYUDAS DIRECTAS

Además, el CNTC solicita más ayudas directas para las empresas de transporte de mercancías en función del tipo de vehículo. “La cuantía será 1.250 euros por camión y 500 euros por furgoneta. Tal y como se acordó en el mes de marzo; incluyendo el CNAE de las mudanzas”, explican.

Hay que recordar que casi el 90% de los transportistas y taxistas que solicitaron la ayuda directa recibieron su importe correspondiente durante el mes de mayo. Un total de algo más de 125.000 profesionales del transporte resultaron beneficiarios de estas ayudas acordadas por el CNTC y el Gobierno el pasado marzo.

"LOS TRANSPORTISTAS PODRÍAN VERSE ABOCADOS A CORTO PLAZO A UN COLAPSO TOTAL"

Fenadismar sitúa en el centro de la diana a las petroleras y no ha dudado en pedir al Gobierno que intervenga el mercado de los combustibles para evitar los abusos y un posible colapso de la actividad del transporte por carretera. "Es inadmisible que unos de los grandes beneficiados de esta crisis sean las grandes compañías energéticas, que están obteniendo unas ganancias escandalosas a costa de los pequeños consumidores", aseguran desde la Federación.

A su juicio, las compañías petrolíferas españolas están aprovechando la coyuntura actual para obtener unos beneficios extraordinarios. "Detrás de estos beneficios abultados se encuentran los márgenes de comercialización que están aplicando las petroleras en el refinado en la venta de los combustibles, aprovechando el precio récord que está alcanzado el crudo a nivel internacional, similares a los habidos durante la crisis económica de 2008", aseguran desde la Federación.

FATALES CONSECUENCIAS

Por ello, de continuar esta escalada incontrolada y volatilidad en los precios de los combustibles, y no adoptarse soluciones

urgentes por parte del Gobierno español interviniendo este mercado de forma extraordinaria, "los 100.000 transportistas que operan en la actualidad en España podrían verse abocados a corto plazo a un colapso total y paralización de su actividad, al no poder absorber estos incontrolados incrementos de sus costes de explotación", advierten.



CLÁUSULA DE ACTUALIZACIÓN DEL PRECIO DEL TRANSPORTE

Ante el aumento del peso de los combustibles en el TCO de las empresas de transporte, también piden que se corrija la cláusula de actualización del precio del transporte en función del precio de los combustibles, incluida en las Condiciones Generales de Contratación, pasando de un 30% a un 40%. Y se incluya en esta medida al gas. "Con estas medidas se confía en proporcionar músculo económico a profesionales y empresas en estos momentos de dificultad extrema para el sector", aseguran desde el CNCT.

"ESPAÑA NECESITA AL TRANSPORTE"

Al cierre de este número, el Ministerio de Transportes no se había pronunciado sobre las peticiones de los transportistas, pero en sus últimas intervenciones ha mantenido el espíritu conciliador y la voluntad de alcanzar acuerdos. "El MITMA y el sector están en el mismo barco", aseguró el director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno, en el acto de clausura de la Asamblea General de CONETRANS. Además, se comprometió "a articular todas las medidas que sean necesarias para defender el sector y el empleo que genera". "España necesita al transporte", señaló.

EL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA EXIGE AL GOBIERNO ESPAÑOL QUE DUPLIQUE LA ACTUAL BONIFICACIÓN SOBRE LOS COMBUSTIBLES HASTA LOS 40 CÉNTIMOS



La garantía
del fabricante

SISTEMA DE SEGURIDAD PARA SU FOSO DE TALLER



- INSTALACION RÁPIDA
- FÁCIL DE USAR
- COMPATIBLE CON GATOS DE ELEVACIÓN O BANDEJA DE ACEITE EN EL FOSO
- HECHO A MEDIDA DE SU FOSO
- CERTIFICACIÓN DE MONTAJE
- PRODUCTO CE



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



TRABAJAR POR DEBAJO DE COSTES PASARÁ A LA HISTORIA

LA FUTURA LEY DE LA CADENA DE TRANSPORTE, POR EL BUEN CAMINO

AUNQUE EL INCREMENTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE ENSOMBRECE LA ACTUALIDAD, SE SIGUEN PRODUCIENDO AVANCES PARA MATERIALIZAR LOS ACUERDOS HISTÓRICOS ALCANZADOS EL PASADO MES DE DICIEMBRE

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha presentado a las organizaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera el primer borrador de la futura normativa para la aplicación de los principios de la Ley de cadena alimentaria al transporte de mercancías por carretera, y cuyo texto final, tal y como recogen estos acuerdos, deberá estar preparado antes del próximo 31 de julio.

“LA PROPUESTA NO RESULTA PLENAMENTE SATISFACTORIA”
Desde el CNTC confirman que están trabajando en la revisión del borrador de la futura la Ley de la Cadena de Transporte y adelantan que “hasta el momento la propuesta no resulta plenamente satis-

factoria”, pero confían en poder contar con un texto que cumpla las aspiraciones del sector antes de que finalice el mes de julio.

SE ACABÓ TRABAJAR POR DEBAJO DE COSTES

El objetivo de esta reforma es prohibir que los transportistas puedan trabajar sin cubrir sus costes de explotación, de manera que se eviten situaciones de abuso sobre la parte más débil de la cadena de suministro que son las empresas de transporte, autónomos y pymes en su mayoría.

En consecuencia, de manera similar a como se ha establecido en la Ley de Cadena Alimentaria para los agricultores, tras la puesta en marcha de esta normativa, que modificará la actual Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre y la Ley 16/87 de 30 de julio de ordenación de los transportes terrestres, el precio que percibirá un transportista por sus servicios deberá ser siempre igual o superior a sus costes efectivos individuales. Para ello se propone, entre otros aspectos, fomentar la transparencia en la contratación y subcontratación de las operaciones de transporte.



EL PRESENTE ES ELECTRIZANTE

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



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

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



SCANIA



CARGADORES Y OPERADORES LOGÍSTICOS DENUNCIADOS POR PAGAR TARDE

LAS SANCIONES ECONÓMICAS OSCILAN ENTRE LOS 6.000 Y LOS 30.000 EUROS

DESDE QUE EL PASADO MES DE OCTUBRE SE APROBÓ POR LEY EL NUEVO RÉGIMEN SANCIONADOR DE LUCHA CONTRA LA MOROSIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, LA EVOLUCIÓN DE LOS PLAZOS MÁXIMO DE PAGO A LOS TRANSPORTISTAS HA SIDO POSITIVA

Pero lamentablemente aún subsiste incomprensiblemente un porcentaje importante de incumplimiento de la norma, pese a que las empresas cargadoras y operadores logísticos contratantes de transporte han dispuesto de un plazo amplio de tiempo para adaptarse a la nueva regulación”, explican desde Fenadismer, que ha decidido presentar ante el Ministerio de Transportes una primera batería de denuncias ante los Servicios de Inspección contra varias multinacionales, operadores logísticos de renombre, constructoras y otras empresas cargadoras que continúan incumpliendo sistemáticamente los plazos máximos de pago que establece la vigente legislación sobre morosidad, “en algunos casos con plazos desorbitantes superiores a los 210 días”.

PIDEN SANCIONES EJEMPLARIZANTES

Los máximos responsables de Fenadismer esperan que se les impongan “sanciones ejemplarizantes para corregir dichas conductas”, y anuncian que en pró-

ximas semanas se interpondrán nuevas denuncias contra más empresas cargadoras e intermediarios “para tratar de erradicar estas situaciones de abuso y que el cumplimiento de la ley de lucha contra la morosidad sea la norma general en el sector del transporte por carretera”.

OBSERVATORIO PERMANENTE DE LA MOROSIDAD

Para verificar el grado de cumplimiento de dicha legislación, Fenadismer continúa elaborando mensualmente el Observatorio permanente de la morosidad y los pagos en el sector del transporte por carretera desde 2012 en colaboración con la Fundación Quijote para el Transporte.

El pasado mes de mayo se volvió a constatar una nueva reducción en los plazos de pago a los transportistas, situándose en el último mes en 75 días de media, aunque aún subsiste un porcentaje relevante de incumplimiento de la norma, en concreto un 56% (frente al 64% en abril), con el agravante de que un 35% de los incumplidores lo hicieron a más de 90 días e incluso un 17% a más de 120 días, esto es, a 6 meses.

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





LOS CHÓFERES DISPUESTOS A PARAR: “EN OTROS SECTORES SE JUBILAN CON 51”

LOS SINDICATOS PIDEN QUE SE CUIDE LA PROFESIÓN PARA EVITAR QUE SE EXTINGA

CIENTOS DE CONDUCTORES PROFESIONALES DEDICADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS ACUDIERON A LA CONCENTRACIÓN CONVOCADA POR LOS SECTORES DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA POR CARRETERA DE LOS SINDICATOS CC.OO Y UGT A LAS PUERTAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES

En el acto se reclamó la jubilación anticipada de los conductores profesionales, tanto de camiones, como de furgonetas, autobuses y ambulancias, y el reconocimiento de las enfermedades profesionales. Un dato enciende las alarmas: solo uno de cada cuatro chóferes es menor de 50 años.

RECIBIDOS POR RAQUEL SÁNCHEZ

La ministra de Transportes, Raquel Sánchez recibió a una delegación de los convocantes, que le transmitió la delicada situación que vive este colectivo y sus principales reivindicaciones.

A la salida del encuentro, el secretario general de FeSMC-UGT, Antonio Oviedo, valoró positivamente el encuentro con Sánchez: “se ha comprometido a comunicar-

nos pronto los avances para constituir una mesa que dignifique y haga atractivo el sector”, en la que también estará representado el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. Oviedo reclamó que, “después de escuchar a los patronos”, es el momento de que el Ministerio atienda las reivindicaciones de los trabajadores del sector. “Si hay dinero y medidas de la Seguridad Social para unos, las tiene que haber para todos”.

Por último, advirtió de que, si no se producen avances, volverán a la calle y realizarán huelgas y paros para defender sus derechos y dignificar el sector, “en esta ocasión, sin que nadie nos obligue”, apostilló. “No es justo que un chofer tenga que estar en la carretera hasta los 60 años, cuando en otros sectores se están jubilando con 51, 55 o 58 años. Este colectivo se merece tener coeficientes reductores”, concluyó.

Por su parte, la secretaria general de FSC-CCOO, Juana Olmeda, insistió en la necesidad de mantener un diálogo fluido con el Gobierno para conseguir mejorar esta profesión: “Exigiremos que los conductores tengan una salida digna y un reconocimiento de sus derechos laborales”.

” 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





Ramón Valdivia y la Junta de ASTIC.

ASAMBLEA DE ASTIC 2022

“EL TRANSPORTE CON LOS CINCO SENTIDOS”

Después de dos inacabables años de pandemia que, como menor de los perjuicios, nos ha obligado a vernos en la fría pantalla de nuestro ordenador, por fin, ya esta vez de manera presencial, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) celebró su Asamblea General correspondiente a 2022 en la ciudad de Santander el pasado día 27 de Mayo. Su lema –“El transporte, con los cinco sentidos”- alude tanto al quinto sentido -el tacto- (darse la mano, como saludo) como a la necesidad de toda atención (poner todos los sentidos -“no bajar la guardia”- en lo que hacemos) pues la COVID-19 aún no ha sido totalmente erradicada. Una vez más, nuestra revista ha acudido a dicho importante evento, y en las siguientes páginas nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino, también Asesor Jurídico de ASTIC, ofrece un resumen muy sintético -por limitaciones de espacio- sobre lo allí tratado.

1. BIENVENIDA POR EL PRESIDENTE DE CANTABRIA

Inauguró la sesión **Miguel Ángel REVILLA**, quien, tras reconocer lo imprescindible del sector del transporte por carretera a la sociedad, como se ha demostrado, una vez más, durante la pandemia, recordó lo mucho que éste importa a **Cantabria, nutrida en empresas transportistas**, cuyo vínculo por camión mediante **ferry con el Reino Unido** viene de lejos, que proyecta

centros intermodales e intenta mejorar sus conexiones por ferrocarril; y finalizó con su esperanza de solución a problemas como la falta de conductores pese a ser España el país con más paro de Europa, para que los vehículos puedan circular y las mercancías ser exportadas.

2. INFORME DE MARCOS BASANTE

El Presidente de ASTIC **Marcos BASANTE**, realizó una enumeración de asuntos pendientes. Este último año, empezó diciendo, ha sido de enorme labor y duras negociaciones. Durante la pandemia hemos seguido realizando nuestro trabajo, la diferencia es que ahora la sociedad sí lo ha reconocido. Importancia del asociacionismo, que ha demostrado dar buenos resultados (como los Acuerdos de Diciembre 2021, reflejados en el R. D.-ley 3/2022). Pero aún queda labor, para resolver “flecós”, p. ej. en materia de carga y descarga. También, ver la manera **de dar a las empresas la dimensión** necesaria desde el punto de vista comercial (la anulación, por los Tribunales, de los requisitos de flota mínima y de antigüedad máxima de los vehículos no ayudan al respecto); asimismo, hay que **terminar con los 50 convenios colectivos** laborales provinciales (con diferencias salariales del 30 %). El Gobierno no puede sustituir a las empresas y “garan-

tizar” los beneficios, como ha pedido la “Plataforma” - hay una gestión comercial que es necesariamente nuestra-; el tema de los pallets (con ATFRIE); la guerra de Ucrania, que nadie sabe cuándo y cómo terminará (hasta dónde alcanzarán sus efectos perjudiciales); la UE pretende establecer medidas para el transporte en tiempos de crisis, pero esto es delicado, por su alto coste fuera de tales periodos; también es muy preocupante la ciberseguridad. Digitalización y sostenibilidad ya no son una alternativa, sino un deber; la cuestión es implementarlas lo antes y al menor coste posible. La falta de conductores es muy grave, aunque la de personal no es exclusiva del transporte-; hay que reconocer que la del conductor es una jornada dura, que hace difícil la conciliación familiar (el intento de contratar a exmilitares ha fracasado); por eso la vía es que se facilite aún más la venida de personas de países terceros.

En general, es necesaria una mayor participación de ASTIC en todos los foros: no basta su colaboración, ya importante, en el Comité Nacional, sino que también debe intervenir en cualquier debate sobre energía, medio ambiente, combustibles alternativos, etc. También es imprescindible la formación, y de ella ASTIC viene ocupándose intensamente desde hace mucho tiempo. En este ámbito, felicita por su labor magnífica a la Fundación Francisco Corell, que ahora cumple 25 años de existencia, cuyos cursos han atendido 21000 personas y que ha editado 60 libros. Con todo, terminó diciendo, hay que ver el futuro con optimismo: los hábitos de consumo están cambiando, pues cada vez se compra menos cantidad de mercancías, y ello exige más viajes, que efectuarán las empresas transportistas.



M. A. Revilla, Presidente de Cantabria.

DURANTE LA PANDEMIA HEMOS SEGUIDO REALIZANDO NUESTRO TRABAJO, LA DIFERENCIA ES QUE AHORA LA SOCIEDAD SÍ LO HA RECONOCIDO (MARCOS BASANTE)

3. INTERVENCIÓN DE RAMÓN VALDIVIA

Ramón Valdivia, Vicepresidente ejecutivo de ASTIC, desarrolló algunos de los temas enunciados por el Sr. Basante, desde el punto de vista de Asociación. Cuya labor, también reivindicativa, día a día, es imprescindible –“de lo que habitualmente funciona, la gente de olvida (y también el Ministerio)”. Así, tras acordarse la aprobación del Acta de la última Asamblea, recordó que ASTIC participa en numerosas otras organizaciones, nacionales: CEOE (ASTIC, miembro de su Junta Directiva), CEPYME, etc. e internacionales: IRU, Pacto Mundial, Alianza para la FP Dual, Business Europe, etc. Su participación como miembro del Comité Nacional aumentó el año pasado al 10 por ciento -ha quedado claro que ASTIC no apoyó el paro salvaje de Marzo 2022 ni tuvo relación con el mismo-, y ha sido intensa su actividad en webinars, talleres, presencia en prensa -generalista y sectorial, TVE y principales otras cadenas, radio, redes sociales..., etc. ASTIC cuenta hoy con 238 afiliados (continuo incremento en los últimos años), con una media de 95 vehículos por empresa -de las diez mayores empresas transportistas españolas, 85 % son de ASTIC- lo que supone un 15 por ciento del total de la facturación en España. En formación, hay un constante aumento desde 2019 (en 2022, más de 600 alumnos).

Uno de los últimos logros del sector, destacó el interviniente, han sido los Acuerdos de 17 Diciembre 2021, en parte plasmados en el R. D.-ley 3/2022, que mejoran la posición jurídica del transportista. Por supuesto, aún queda mucho trabajo por hacer, como p. ej. establecer mayor detalle en las excepciones a la prohibición de que el conductor efectúe las operaciones de carga y descarga: en régimen de carga fraccionada y tiendas -qué significa “entre el centro de distribución y el punto de venta”, de la nueva Disp. Adic. 13ª, punto 1, letra e) de la LOTT- (cuestión delicada: cuánto tiempo puede estar el camión en la tienda, a riesgo de que después no le sea posible cumplir los tiempos máximos de conducción; y no digamos si sobreviene un accidente al conductor realizando éste una actividad prohibida); también pende un estudio de tiempos de espera en zonas de carga y descarga; la configuración y función exacta del buzón de denuncia anónima sobre incumplimiento de normativa; etc.

Otros temas a abordar, según Valdivia, serían la necesaria prórroga del descuento de 20 céntimos por litro de carburante; creación de un grupo de trabajo que elabore una propuesta sobre las necesidades de formación para atraer talento al sector del transporte por carretera; ayudas a la digitalización; aplazamiento de cuotas de la S. Social; oposición al peaje por uso de infraestructuras (ya se paga con el impuesto sobre hidrocarburos); si se autoriza o no la MMA de 44 toneladas; la falta de aparcamientos vigilados y seguros equipados con un mínimo de servicios, los combustibles alternativos, problemas con el gas natural, la excesiva carestía de los vehículos eléctricos, que además no sirven para transporte internacional, y el fabuloso coste de los vehículos a hidrógeno y de las estaciones de suministro (“hidrogeneras”), que pagaría el consumidor, cuando

ASTIC NO APOYÓ EL PARO SALVAJE DE MARZO 2022 NI TUVO RELACIÓN CON EL MISMO (RAMÓN VALDIVIA)

probablemente no sean innecesarios, ya que el motor Euro-6 es excelente por sus bajísimas emisiones; influencia del precio del transporte -¿fijación de un mínimo?- en la cadena alimentaria: no hay organismo que fije el precio de cada producto alimentario -¿cabría usar como referencia el precio del Observatorio de costes del Ministerio de Transportes?-. En fin, aparte de esa buena noticia del R. D.-ley 3/2022, hay otras a no olvidar: p. ej. el transporte es el único sector en España con sanciones para los casos de morosidad (la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, de lucha contra la morosidad, establece plazos de pago, pero no sanciona; ahora la LOTT sí). Lo que hay que hacer es utilizar estas herramientas normativas.

Valdivia aún trataría de otros dos asuntos. Por una parte, el "Campus virtual de ASTIC", consistente en que desde 1 Junio se encuentra disponible el acceso a la "Digital Academy" y al conjunto de cursos on-line para empleados de las empresas de transporte -se le podría llamar "el Netflix de los conductores", a precios muy asequibles y en los cuales se insistirá, entre otros aspectos, en la sostenibilidad. También incluye programas de formación para instructores internos de las empresas. El segundo asunto adicional fue el llamado "Green compact", o Pacto Verde de IRU con vistas al horizonte de 2050, que aún intentará mejorar la ya muy buena situación actual en cuanto a emisiones (hoy, se generan 98 por ciento menos partículas que hace décadas), siendo sus pilares: los combustibles alternativos, una logística eficiente, la movilidad colectiva, los vehículos eficientes, y la formación de los conductores; terminó señalando que ya hay trazado un cronograma de actuaciones desde el presente año hasta 2026.

4. TRANSPORTE MULTIMODAL

Antonio PÉREZ MILLÁN, Presidente de UOTC, presentó un panorama actualizado sobre las fórmulas de uso combinado de modos de transporte de mercancías. Así, se refirió al plan de ayudas para la comodalidad marítima; también recordó que el transporte de semirremolques sobre vagón ferroviario es sistema ya en uso entre Barcelona y Alemania (P400) y en muchas otras rutas: a Luxemburgo, Reino Unido, etc.; asimismo aclaró el concepto de "caja móvil" como camión sin ruedas (más polivalente y que no siempre se sabe distinguir del contenedor), sistema también hoy utilizado en muchas líneas -fue mostrando mapas con su representación gráfica-; algunas de ellas, utilizando la red Combiberia (española)/Kombiverkehr (alemana); respecto al ferrocarril, anunció una posible demanda por ASTIC dado nuestro desacuerdo con algún aspecto de su actual política; habló de las más recientes reuniones habidas sobre el ámbito de la combinación modal; de las ayudas a la comodalidad (las principales han ido a las empresas privadas ferroviarias) y por último se refirió al "Índice UOTC", como actividad constante y sostenida.

5. CONFERENCIAS SECTORIALES

Inés CARDENAL, Directora de Comunicación y Asuntos Legales en AOP, se refirió a la "Plataforma para la Promoción de los Eco combustibles", que son todos los elaborados a partir de materias primas distintas del petróleo (en su fabricación se anulan las sustancias contaminantes), constituida el 13 Julio 2021 y de la cual es miembro ASTIC. El objetivo de la descarbonización puede alcanzarse no solo mediante la electrificación, y eso es lo que se pretende con el uso de eco combustibles, y no solo en el transporte, pues estos sirven a varios sectores.

Pierre-Yves SACHET, Director de Mobility & New Commerce en CEPSA, explicó su "Visión desde una multinacional del petróleo". La digitalización es la forma más fácil y rápida de descarbonizar, para alcanzar la meta de cero emisiones en 2050. Para ello, la movilidad sostenible y los nuevos modelos de comercialización deben complementarse con la energía sostenible. Al respecto, mostró sus tres líneas de actuación: a) desarrollo del mayor ecosistema de movilidad eléctrica y la mayor red de recarga ultrarrápida; b) , impulso de la demanda de hidrógeno verde en el transporte pesado por carretera; y c) transformación de EE.SS. en espacios digitalizados con soluciones multienergía y servicios de ultraconveniencia y restauración. Aunque el diésel seguirá predominando en 2030, se debe apostar, como hace su empresa, por el desarrollo de nuevas energías.

Francisco MARTIN, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, tras ofrecer un panorama sobre el transporte marítimo en el mundo (80 por ciento), y unas ideas generales sobre el tamaño de los actuales buques portacontenedores (capacidad de carga en TEUs), los grandes tráficos actuales y en el



Marcos Basante, Presidente de ASTIC.



J. Moreno, Director General del Ministerio.

futuro próximo y sus dimensiones según itinerarios, combustibles, etc., se refirió en concreto al puerto de la Capital cántabra, su rica historia y ventajas actuales, destacando entre sus características el contar con un calado de 12,8 m., adecuado para el “Short Sea Shipping”, y la evolución de la clase de buques que lo usan: cada vez menos graneleros y más para carga general. Terminó refiriéndose a los objetivos del Puerto para 2023, cronología y presupuestos.

6. CLAUSURA – MINISTERIO DE TRANSPORTES

En el último tramo de esta Asamblea, Marcos BASANTE, Presidente de ASTIC hizo un rápido resumen de asuntos tratados y de eventos sobrevenidos a lo largo de sus diez años al frente de la entidad, unos muy recientes, otros más lejanos, pero todos cuestiones preocupantes y necesitadas de esfuerzo, incluyendo las más variopintas, como la devolución del céntimo sanitario, el llamado “nuevo ROTT” (su modificación por R. D. 70/2019), el “paquete de movilidad” preparado en el seno de la UE, el Brexit, la pandemia por COVID-19, el paro salvaje de Marzo

**SON NECESARIOS LA DIGITALIZACIÓN,
LA SOSTENIBILIDAD, LA
INTERMODALIDAD, HACER ATRACTIVA
LA PROFESIÓN DE CONDUCTOR, LA
EFECTIVA REPERCUSIÓN DE
PRECIOS, ETC. (DIRECTOR GENERAL
DEL MINISTERIO)**

LAS MODIFICACIONES OPERADAS POR R. D.-LEY 3/2022 SON POSITIVAS, PERO AÚN QUEDA MUCHO TRABAJO PARA COLMAR SUS VARIAS LAGUNAS (RAMÓN VALDIVIA)

2022 organizado por la Plataforma sin representación en el Comité Nacional, etc. Algunos de estos temas, dijo, han sido objeto de atención en la Asamblea de hoy; cuya conclusión sería la necesidad de dar mayor protagonismo a ASTIC, más allá de su ya importante intervención en el Comité Nacional y en general de su intensa y leal colaboración con el Ministerio de Transportes, para seguir avanzando en cuestiones como los combustibles menos contaminantes, la escasez de conductores, la digitalización, etc. mediante reuniones con otros Departamentos, para lo que pide ayuda.

Finalmente tomó la palabra Jaime MORENO, Director General de Transportes Terrestres del Ministerio de Transportes, M. y A. U.. Quien, como era de esperar, empezó con su enésimo reconocimiento público al sector del transporte por carretera, incluido a ASTIC y sus afiliados, no solo (aunque sí especialmente) durante la pandemia, sino también desde siempre. En cuanto a esta asociación, queda fuera de toda duda, declaró, la estrecha, leal y positiva colaboración de ASTIC con su Ministerio -que, recordó, debe defender y equilibrar a cuantos en él se ven representados-. Uno de sus frutos han sido los Acuerdos de Diciembre de 2021, reflejados en el R.D.-ley 3/2022, del que destaca la prohibición de pacto de no repercusión del precio del carburante sobre el de transporte, la prohibición de que el conductor efectúe las operaciones de carga y descarga, o la posibilidad de revisar los pesos y dimensiones máximos de los camiones; si bien aún quedan detalles a tratar.

En efecto, constató el Director General, hemos pasado una época convulsa y difícil, con retos muchas veces superados gracias a este esfuerzo conjunto. Pero, estamos en un periodo de cambios necesarios, que pasan por la digitalización, la sostenibilidad, la intermodalidad, hacer atractiva la profesión de conductor, la efectiva repercusión de precios, etc. El Gobierno ha intentado ayudar en cuanto ha podido: el descuento de 20 céntimos por litro en el carburante, las ayudas directas a empresas, a la formación, a los autónomos por abandono de la profesión, etc. y lo seguirá haciendo. De manera que, pese a tales retos, hay motivos para el optimismo, y quizá el principal es que en efecto al sector no va a faltar trabajo: la demanda de cargas seguirá creciendo, y la Administración estará siempre para apoyar a los transportistas, consciente del efecto directo de un buen transporte en toda la economía nacional. Dicho lo cual, declaró clausurada esta Asamblea de ASTIC.



TEXTO Y FOTOS DE: FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO
DOCTOR EN DERECHO
ABOGADO ESPECIALISTA EN TRANSPORTES
VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN JURÍDICA DE IRU
abogados@sanchez-gamborino.com



“LOS DUOTRAILERS HAN LLEGADO PARA QUEDARSE”

NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO TRABAJA CON ÉXITO CON ESTE TIPO DE CONJUNTOS

DESDE SU NACIMIENTO, LA COMPAÑÍA FUNDADA POR JOSÉ NORIEGA SIEMPRE HA ESTADO ABIERTA A INNOVAR Y EMPRENDER NUEVOS RETOS. NO DUDÓ EN ABRIR SUS PUERTAS A LOS DUOTRAILERS Y LA APUESTA HA FUNCIONADO

Cuando surgió la oportunidad de operar con este tipo de conjuntos, los responsables de Noriega Grupo Logístico analizaron su viabilidad y, después de comprobar que las cuentas salían, pusieron esta nueva alternativa de transporte sobre la mesa de sus clientes. Hace poco más de un año comenzaron a trabajar con los primeros duotrailers cubriendo dos rutas (Extremadura-Galicia (i/v) y Extremadura-Valencia (i/v)) y los responsables de la compañía no esconden su satisfacción: “Las expectativas se han cumplido ampliamente”. A la hora de enumerar las principales ventajas, citan en primer lugar la reducción de las emisiones de CO2 por cada semirremolque transportado, y también destacan

una mayor rapidez en los servicios al llevar dos pedidos con una sola tractora.

CINCO DUOTRAILERS

Estos buenos resultados les han llevado a incrementar el número de duotrailers y en la actualidad cinco conjuntos de 31,70 metros de longitud y con capacidad para mover 70 toneladas prestan servicio en su flota. “Cinco es el máximo que nos permite la normativa”, puntualizan.

A los dos conjuntos iniciales, se han sumado otros tres para reforzar las rutas que ya venían realizando. “Los clientes a los que les tenemos asignada esta modalidad de transporte son fabricantes de productos con mucha rotación y realizan rutas muy definidas y regulares entre sus centros de producción y puntos de distribución”, explican. En la actualidad, los cinco duotrailers están movidos por tractoras Scania (cuatro 770S y una 730R), y tres de ellos cuentan con semirremolques Schmitz Cargobull y los dos restantes con unidades de Guillen Group.

ESPERANDO UN CAMBIO NORMATIVO

El Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, que recoge los acuerdos alcanzados por Gobierno y transportistas el pasado mes de diciembre, establece que

DESPUÉS DE MÁS DE UN AÑO TRABAJANDO CON DUOTRAILERS, LAS CONCLUSIONES DE NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO SON CONTUNDENTES: “LAS EXPECTATIVAS SE HAN CUMPLIDO AMPLIAMENTE”

en un plazo de nueve meses se modificará el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, para simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euromodulares (incluyendo los Eco Combi o Duotrailers). En Noriega Grupo Logístico son conscientes de que los desarrollos normativos suelen ser “más lentos de lo deseable”, pero son optimistas y ya tienen en su flota cinco tractores disponibles para poner en marcha cuanto antes otros cinco ‘duos’. “La demanda de trabajo que nos trasladan los clientes actuales nos permitiría duplicar o triplicar ese número fácilmente”, aseguran. Además, ya están estudiando la viabilidad de rutas para otros clientes, “pero no podremos hacerles una oferta seria y real mientras la normativa no nos permita aumentar el número de unidades.”

JOSÉ NORIEGA, ‘EMPRESARIO EXTREMEÑO DEL AÑO 2022’



José Noriega, junto a algunos miembros de la familia de Noriega Grupo Logístico.

El fundador de Noriega Grupo Logístico ha sido distinguido con este galardón en la 27ª edición de los premios de ‘El Periódico Extremadura’. “Este reconocimiento nos llena de orgullo porque se pone en valor el esfuerzo constante durante más de 30 años de sacrificios y esfuerzos en un sector tan duro como el del transporte”, aseguran la compañía. José Noriega ha recibido el premio de manos del presidente de la Junta de Extremadura, Guillermo Fernández Vara, en una gala celebrada en el Hotel Hospes Palacio de Arenales de Malpartida de Cáceres, que ha contado con la presencia de personalidades del mundo de la política y la empresa extremeña.

“NO SON UNA AMENAZA”

Tal y como sucedió con los megacamiones, una parte del sector consideraba que los duotrailers supondrían un paso atrás para el transporte por carretera, pero en ambos casos se está demostrando que este tipo de conjuntos cubren a la perfección necesidades de transporte muy específicas. “No están pensados para la realización de grupajes o servicios irregulares”, exponen los responsables de Noriega Grupo Logístico, que defienden que en ningún caso se les puede considerar “una amenaza” y recuerdan que los duotrailers “ayudan a rentabilizar el transporte y reducen la huella de carbono”.



ASPECTOS MEJORABLES

Los duotrailer no dejan de estar en una fase experimental y hay muchos aspectos que pulir. Por ejemplo, desde Noriega Grupo Logístico apuntan que es necesario mejorar la operativa para establecer rutas alternativas cuando por causas ajenas se interrumpen las establecidas en los estudios. “La normativa en este aspecto es muy exigente y rígida en la actualidad. Cuando alguna de nuestras unidades se encuentra con algún impedimento en la vía (obras, accidentes, cortes, desvíos, etc.) el uso de una ruta alternativa para solventar ese obstáculo se convierte en un problema muy importante, dada las limitaciones por transporte especial que impone la DGT”, explican.

“LA NORMATIVA NOS PERMITE TRABAJAR CON CINCO DUOTRAILERS, PERO LA DEMANDA DE TRABAJO QUE NOS TRASLADAN NUESTROS CLIENTES ACTUALES NOS PERMITIRÍA DUPLICAR O TRIPLICAR ESE NÚMERO FÁCILMENTE”





LOGÍSTICA CAROSAN AMPLÍA INSTALACIONES EN TALAVERA DE LA REINA

TIENE UNA FLOTA CON CASI 400 VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y OCHO DELEGACIONES EN LA PENÍNSULA

CON ESTA AMPLIACIÓN, LA COMPAÑÍA YA CUENTA CON TRES INSTALACIONES EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL TORREHIERRO QUE SUMAN UN TOTAL DE MÁS DE 150.000 M2 LOGÍSTICOS (80.000 M2 BAJO TECHO)

Las nuevas áreas que amplían el núcleo central de la compañía se dividen en dos grandes naves industriales adaptadas y listas para comenzar su operativa logística, de 50.000 y 32.000 m². “Hemos aprovechado la excelente oportunidad de negocio que brinda la ubicación geográfica de Talavera de la Reina y su comarca”, explican desde la compañía.



Benjamín Carrizo, CEO de Logística Carosan.

Jesús Sánchez-Moncayo, socio fundador de Logística Carosan.

En el acto de inauguración, el CEO de Logística Carosan, Benjamín Carrizo, agradeció el apoyo a todos los organismos oficiales y entidades que han confiado en la compañía: “Gracias a ellos hemos podido contar con estas instalaciones”. También intervino Jesús Sánchez Moncayo, socio fundador de la empresa, que destacó la importancia de “no olvidar nunca los orígenes para seguir creciendo”.

El evento contó con la presencia del presidente de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, Emiliano García-Page, que agradeció logística Carosan “su apuesta por Castilla-La Mancha”.

CRECIMIENTO CONTINUO

Después de tres años de actividad, la empresa logística formada con capital de España y Portugal tras la unión empresarial de Simao Rocha (también administrador de Plásticos Rodao S.A.), Jesús Sánchez Moncayo (director general de Futrans) y de Benjamín Carrizo (director de Talaexpres), ha experimentado un crecimiento más que notable. Ha pasado de tener unos 180 empleados en sus comienzos a contar con más de 400 trabajadores. Dispone además de una flota propia de 280 cabezas tractoras y unos 100 vehículos, entre camiones pequeños y furgones. Además de las instalaciones en Talavera de la Reina, Logística Carosan posee otras siete delegaciones repartidas estratégicamente en la Península Ibérica.

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

Año 44. #474
Junio 2022

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

CAMIÓN
DEL AÑO
2022



MERCEDES-BENZ eACTROS

CAMIÓN DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA

ASÍ ES EL MERCEDES-BENZ eACTROS

DESPUÉS DE AÑOS DE INTENSO TRABAJO, SE HA COMENZADO A FABRICAR EN SERIE EL PRIMER CAMIÓN 100% ELÉCTRICO DE MERCEDES-BENZ

DOS MOTORES



El eAxe de Mercedes-Benz cuenta con dos motores de 330 kW de potencia continua y 400 kW de potencia máxima, y proporciona **una aceleración inmediata**. Además, la experiencia de conducción se ve reforzada por un cambio de dos marchas y un centro de gravedad bajo.



HASTA 400 KM DE AUTONOMÍA



El eActros está disponible en dos versiones: con tres o cuatro paquetes de baterías de iones de litio. Su capacidad total aproximada es de 336 o 448 kWh respectivamente. Esta energía permite alcanzar una autonomía de hasta 400 km, aunque esta cifra puede variar en función de la topografía, el estilo de conducción, la temperatura exterior, la carga o el carrozado.



SISTEMA DE CARGA MUY INTUITIVO



El sistema de carga estandarizado hace que el proceso de recarga del eActros sea muy intuitivo. Solo hay que accionar el freno de estacionamiento y enchufar el conector CCS-Combo-2 a la toma de carga del vehículo. Por ejemplo, con una intensidad de carga de 160 kW, el camión se puede recargar del 20 al 80% (con cuatro baterías) en algo más de una hora y media. Para finalizar el proceso de carga, solo

hay que presionar el botón de parada situado junto a la toma de carga y el vehículo se desbloquea.



	eActros 300 4x2	eActros 300 6x2	eActros 300 6x2 con remolque	eActros 400 6x2 autonomía extendida
Longitudes máx. del vehículo	9300 mm	6x2/4000 mm: 8700 mm; 6x2/4600 mm: 9300 mm	9300 mm	9600 mm
Anchura	2550 mm	2550 mm	2550 mm	2550 mm
Distancia entre ejes	5500 mm	4000 mm 4600 mm	4600 mm	4900 mm
Peso total autorizado	19 t	27 t	27 t (40 t)	27 t
Carga útil sin superestructura	10,6 t	6x2/4000 mm: 17,7 t 6x2/4600 mm: 17,6 t	17 t	16,6 t
Potencia del motor (máx./cont.)	400/330 kW	400/330 kW	400/330 kW	400/330 kW
Velocidad máx.	89 km/h	89 km/h	89 km/h	89 km/h
Cambio	2 marchas (+2 marcha atrás)	2 marchas (+2 marcha atrás)	2 marchas (+2 marcha atrás)	2 marchas (+2 marcha atrás)
Baterías de iones de litio	3 paquetes de baterías (336 kWh)	3 paquetes de baterías (336 kWh)	3 paquetes de baterías (336 kWh)	4 paquetes de baterías (448 kWh)
Autonomía	Hasta 300 km	Hasta 300 km	Hasta 300 km	Hasta 400 km
Tiempo de carga	20-80%: ~ 1h 15 min	20-80%: ~ 1h 15 min	20-80%: ~ 1h 15 min	20-80%: ~ 1h 40 min



REPARTO URBANO MÁS SEGURO Y EFICIENTE

El eActros está equipado con múltiples sistemas de asistencia que ayudan al conductor especialmente en el transporte urbano: asistente de control de estabilidad, asistente de cambio de carril, asistente de control de atención y de giro, Active Brake Assist 5, control de la presión de los neumáticos, y asistente de control del balanceo. La cabina del conductor viene equipada, además, con un nuevo detector de incendios y un

sistema de alarma para advertir de forma inmediata al conductor en caso de emergencia.



CONFORT AL VOLANTE



Trabajar con este nuevo camión también resulta más agradable gracias a la considerable reducción de ruidos interiores (no hay motor bajo la cabina y los retrovisores han sido sustituidos por MirrorCam) y a su moderno puesto de conducción totalmente digital.



eCONSULTING ES UN PROGRAMA DE ASESORAMIENTO EN TRES NIVELES, QUE PROPORCIONA TODAS LAS SOLUCIONES NECESARIAS EN TORNO AL eACTROS: DESDE LA PRIMERA CONSULTA HASTA LA PUESTA EN SERVICIO



Análisis de rutas. El punto de partida para iniciar la apuesta por la electrificación es analizar las rutas que realizan los vehículos que componen la flota. La aplicación eTruck Ready permite comparar los trayectos de un camión convencional con los datos recogidos de los vehículos eléctricos de Mercedes-Benz Trucks. De este modo se puede determinar si la electromovilidad es una alternativa válida. El uso que se hace del vehículo también es fundamental para determinar la fórmula de carga óptima y el dispositivo de alimentación eléctrica necesario, junto con las soluciones de hardware y software.



Desarrollo del concepto y análisis de costes. Con la ayuda de un software propio, en Europa es posible localizar los incentivos y ventajas de los que se pueden beneficiar los transportistas en cada país. En el caso de vehículos eléctricos y sus dispositivos de alimentación eléctrica, esto puede concretarse en ayudas económicas, y reducción o

exención de impuestos. A esto se añaden otros beneficios, como descuentos en los peajes, reducción en los impuestos de matriculación, o excepciones en las prohibiciones de circulación en el centro de las ciudades. Todos estos beneficios dependerán de la legislación vigente en cada país.



Integración en el negocio operativo. Cuando se determina que es posible comenzar la implantación, Mercedes-Benz Trucks asesora y forma a todos los trabajadores (conductores y responsables de flota) para que puedan sacar el máximo partido al nuevo eActros (manejo del alto voltaje, cómo se realiza la carga, cómo conseguir una alta autonomía...). Todos los procesos necesarios se integran en el negocio operativo para que el cambio se produzca eficientemente.

¿ESTÁS PREPARADO PARA APOSTAR POR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA?

Mercedes-Benz Trucks pone a disposición de los transportistas la aplicación eTruck Ready, que les permite tener un primer acercamiento a la electromovilidad. De un modo sencillo podrán comprobar si los camiones 100% eléctricos son una alternativa válida para el tipo de transporte que realizan.



SOLUCIONES DIGITALES

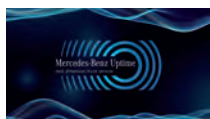
MERCEDES-BENZ SE HA FIJADO COMO OBJETIVO INCREMENTAR LA EFICIENCIA Y FACILITAR EL TRABAJO DE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE, TANTO DE AQUELLOS QUE SE SIENTAN AL VOLANTE COMO DE LOS QUE TRABAJAN DESDE LA OFICINA

EL COCKPIT DIGITAL

En el nuevo eActros, los chóferes encontrarán un Multimedia Cockpit totalmente interconectado, que, con sus funciones específicas y su nuevo diseño, está a la vanguardia de la tecnología. Muestra de manera predeterminada, por ejemplo, la autonomía en distancia y tiempo, así como el consumo actual y medio en kWh/100 km, aunque también puede personalizarse.

EL PORTAL FLEETBOARD

El portal Fleetboard está pensado para facilitar el trabajo de los gestores de flotas. Reúne todos los servicios especiales disponibles para trabajar con el eActros, como el Mercedes-Benz Uptime, libro de registro, mapeado, así como la Fleetboard Charge Management.



Mercedes-Benz Uptime. Utilizando una conexión inteligente entre el camión, el Taller Autorizado Mercedes-Benz y la empresa de transporte, Mercedes-Benz Uptime consigue aumentar la disponibilidad del camión, estableciendo nuevos referentes. El sistema registra todos los datos relevantes del vehículo, como la presión de los neumáticos, el motor, o el estado de la batería. Mercedes-Benz Uptime ha ampliado la supervisión a más de 100 reglas específicas de vehículos eléctricos, por ejemplo, los

procesos de carga o las curvas de tensión en relación con la batería de alto voltaje. Con la ventaja añadida de tener siempre disponible la información en el nuevo portal de cliente.



Fleetboard Charge Management. Proporciona una visión de conjunto completa de todas las interacciones entre los camiones eléctricos y las estaciones de carga propiedad de la empresa. De este modo es posible coordinar las sesiones de carga de manera previsoras e integrar rutinas o comportamientos de carga.



Mapeado. Gracias a los datos en tiempo real, se puede mantener el control sobre el estado del vehículo de forma remota y, en caso de que fuese necesario, intervenir en él. Es posible conocer dónde se encuentran los vehículos de una flota y recibir datos como el estado de carga actual o el estado de la batería.



Libro de registro. Proporciona una visión de conjunto del historial completo de todas las rutas de un vehículo, y permite detectar rápidamente las correlaciones. La información sobre la velocidad de circulación, el peso total, la altura o la temperatura permiten identificar el aprovechamiento, los problemas y los potenciales de optimización de cada vehículo.



Mercedes-Benz Truck App Portal. Es el lugar desde donde se pueden instalar directamente en el camión todas las nuevas aplicaciones y flujos de trabajo, como la TruckTraining App o la HABB App, lo que permite preparar cada vehículo en tiempo real para un uso concreto.



Antonio García-Patiño, CEO de Mercedes-Benz Trucks España.

CAMIÓN DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA

UN JURADO COMPUESTO POR MÁS DE UN CENTENAR DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE NUESTRO PAÍS Y ESPECIALISTAS DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN HA DISTINGUIDO AL NUEVO eACTROS DE MERCEDES-BENZ CON ESTE RECONOCIMIENTO

La transparencia en el proceso de elección ha estado plenamente garantizada. Los miembros del jurado hicieron llegar su voto a la notaría de doña Sandra María Medina Gonzalvez, quien, después de realizar el pertinente recuento, levantó el acta notarial con el nombre del ganador.

“Recibir este galardón siempre es una sorpresa, una alegría y una confirmación de que vamos haciendo bien las cosas. La importancia de este premio se basa en la confianza de nuestros clientes y no clientes, de los transportistas que están dispuestos a arriesgar, va en su ADN innovar”, destacó Antonio García-Patiño, CEO de Mercedes-Benz Trucks España.

JURADO DEL CAMIÓN DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA

- AFERSA - Pedro Alfonso
 ALIMERKA - Pelayo Alonso
 AQUASERVICE - Rafael Vañó
 ARMESA - José María Arnedo
 ASCATRAVI - Ramón Lozano
 AUTRANSA - Manuel Ortiz
 BALTRANSA - José Luis Ruiz
 BIATRANS - Albert Sánchez
 CAMPILLO PALMERA LOGISTICS - Joaquín Campillo
 CARRERAS GRUPO LOGISTICO - Jesús Carreras
 CASTILLO TRANS - Gloria Romera
 CEFTRAL - Juan Antonio Figueroa
 CESP (Grupo Ferrovial) - Manuel Rubio
 CISTERNAS AMARILLO - Antonio Amarillo
 CITESA - Enrique Ródenas
 COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres
 DELGO OT - Félix González
 DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez
 ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo
 FCC - Antonio Bravo
 FELTRERO TRANSPORTE - Juan Luis Feltrero
 FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades
 FORTRANS - Juan Manuel Sierra
 GAMERTRANS NORTE - Jose Manuel Abad
 GARCIDEN - Antonio José García
 GECARSA - Jesús Esteban
 GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana
 GLOBAL SPEDITION - Marcos Basante
 GRUPO ARNEDO - Javier Arnedo
 GRUPO ESK - Francisco J. Corell
 GRUPO FUENTES - Rafael Fuentes
 GRUPO MAT - Avelino Traba
 GRUPO NOGUERAS - Juan José Hernández
 GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz
 GRUPO TAFATRANS - Miguel Suárez
 GRUPO TORRES - Carlos Prades
 GRUPO TRANS ONUBA - Esteban Sánchez
 GRUPO TRANSAHER - M^a Luz Cobos
 GRUPO TRANSLEYCA - María del Mar Casas
 GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque
 GUFERTRANS - Pablo Gutiérrez
 HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco
 HIPER TRANS - Juan Gatnau
 IBERTINSA - Luis Álvarez
 IDIADA - Ignacio Lafuente
 INSIA - José María López
 INTA - José Luis Rivera
 ISABEL ALONSO ALONSO - José Valero
 JANOCARGO - Ramón Jano
 JUAN FRANCISCO ARANDA - Juan Francisco Aranda
 LA VASCONGADA - José Luis Albertos
 LOETRANS - Carlos Arias
 LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruiz
 LOGICA ARANDA - José Luis Olivella
 LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER - Lorena Ballester
 LOGÍSTICA Y TRANSPORTES DE PEDRO - Patricio de Pedro
 MAÑERO TRANSPORTES E HIJOS - Javier Mañero
 MARCOTRAN - Jesús Marco Berges
 MARTINEZ MARCOS - Miguel Ángel Martínez
 MERCAVIA RETAMAR - Javier Fernández
 MERLATRANS - Francisco López
 MESQUITRANS - Juan Vicente Ferriz
 METRATIR AUTOMOVILES - Carlos Mansilla
 MG TRANSPORT - Tomás Fernandez
 MIRATRANS - Mercedes Pérez
 MOLINERO LOGISTICA - Javier Jiménez
 NARVAL LOGISTICA FRIGORIFICA - Marta Sánchez
 NEIRA BOTANA - José Manuel Neira
 NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve
 ONDARA LOGISTICA - Lluís Silvestre
 ORVIPAL TRANS - Joaquín Vicente Fernández
 PANTANY LOGISTIC - Juan González
 PRIMAFRIO - José Esteban Conesa
 PROCDEX MUDANZAS - Roberto Megjia
 RAFA GRAU TRANSPORTS - Rafael Grau
 REDUR - Raúl Lozano
 REM TRANSPORTS - Epifanio Mejino
 REVISTA TRANSPORTE 3 - Manuel Rujas
 ROBLES TRANSPORT - Albert Esteve
 RODRIGO LOGISTICA - Jose Luis Rodrigo
 ROR Operador Logístico - Ricard del Alcázar i Viladomiu
 SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda
 SANTO DOMINGO LOGISTICA - Antonio Santo Domingo Gil
 SEALOG - Jorge Irisarri Tejo
 SETRAM - Daniel Tarragona
 SJM LOGITRANS - Mikel Fernández
 TRACTOLE - Ángel Moreno
 TRAINSA - Ángel Talavera Pareja
 TRAMISA - Enrique Ortiz Serena
 TRANS JAYLO - David García Osta
 TRANSDONAT - Carlos Donat
 TRANSGESOL - Pedro Antonio Gerez
 TRANSINTERCANO - Juan Antonio Cano
 TRANSNORIEGA - José Noriega
 TRANSNUGÓN - Pablo Bordils
 TRANSPORTE TIO Y SOBRINO GARCIA - Fernando García Morales
 TTES. ABENGOZA - Federico Abengoza
 TTES. AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo
 TRANSPORTES ARNIELLA - Juan Fernández
 TRANSPORTES BELZUNCES - Antonio Belzunces Rojas
 TTES. CABRERA - José Antonio Cabrera
 TTES. CAUDETE - Ruben Pagan
 TRANSPORTES CESÁREO MARTÍN-SANZ - Cesáreo Martín-Sanz
 TTES. EUROCRUZ - Eleuterio Vázquez
 TTES. F MENDEZ - Alejandro Méndez
 TRANSPORTES FRIGORIFICOS SANDOVAL - Jorge Sandoval
 TRANSPORTES J CARRION - José Sánchez
 TRANSPORTES LARA - José Manuel Lara
 TTES. MARTIN - Federico Martín
 TRANSPORTES MAZO HERMANOS - Jose Ramón Mazo Baldovi
 TTES. MONFORT - Manuel Monfort
 TTES. PAÑALON - Marcos Montero
 TTES. QUIMICOS RAMIREZ - Alberto Ramírez
 TRANSPORTES RALLO - José Rallo
 TTES. ROBERTO HERNAN - Roberto Hernán
 TRANSPORTES SEDANO - Valentín Sedano
 TTES. SEGOVIA E HIJOS - Jorge Segovia
 TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias
 TRANSPORTES SOLAZO - Elena Soravilla
 TRANSPORTS BERNADET - Jordi Bernadet
 TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes
 URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado
 VIA AUGUSTA - Carmelo González Sayas
 VILLART LOGISTIC - Pedro Vargas
 XPO LOGISTICS - Massimo Marsili
 Secretario General del Jurado: Luis Gómez-Llorente (EDITEC)

Electrificación sostenible.

El nuevo eActros. Charged & Ready.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust





SCANIA SUPER 500S: SIN RIVAL

PONEMOS A PRUEBA LO ÚLTIMO DEL FABRICANTE SUECO

YA TENEMOS AQUÍ LA ÚLTIMA NOVEDAD SALIDA DE LA FACTORÍA DE SCANIA EN SÖDERTÄLJE. BAJO LA DENOMINACIÓN 'SUPER', QUE CONMEMORA EL 60 ANIVERSARIO DE SCANIA-VABIS, NOS ENCONTRAMOS UNA RENOVADA CADENA CINEMÁTICA QUE OFRECE UNA RESPUESTA CONTUNDENTE

Al levantar la cabina como solemos hacer al realizar nuestro test, nos encontramos con el nuevo motor DC13. Las culatas independientes, seña de identidad de la marca, ya son historia. En esta ocasión una culata monobloque de doble árbol de levas y con cuatro válvulas por cilindro corona este novedoso motor DC13 174. Como hemos comprobado, esta nueva culata añade al motor más prestaciones, pero es posible que los nostálgicos echen de menos el encanto de los motores de culatines independientes presentes hasta ahora. Los escalones de potencia existentes en esta nueva familia son cuatro: 420, 460, 500 y 560 cv. En esta ocasión Scania pone a prueba el tercer escalón de potencia (500 cv), que se está imponiendo en el transporte de larga distancia por mantener unos consumos de combustible ajustados y disponer de una amplia reserva de potencia.

Si comparamos las prestaciones que nos ofrece este nuevo motor DC13 174 con su versión anterior y mismo escalón de potencia, apreciamos una importante mejora en prestaciones. Ahora la potencia máxima disponible la obtenemos a las 1800 rpm, cuando antes teníamos que forzar el motor hasta las

🔧 A FAVOR

- Nueva cadena cinemática
- Bajos consumos de combustible

🔧 EN CONTRA

- Parasoles delanteros
- Leve ruido aerodinámico

1900 rpm. En cuanto al par motor, también hay una mejora importante: ahora nos ofrece 2650 Nm entre el rango de 900-1320 rpm, mientras que en la versión anterior solo disponíamos de 2550 Nm y además solo teníamos el 100% entre las 1000 y las 1300 rpm. Ambas curvas dejan claro que la mejora es notable: contamos con más par motor en un rango más amplio y disponemos de él desde las 900 rpm. Esta nueva entrega de par hace posible la filosofía de Scania: rodar a bajas vueltas.

Otra de las novedades que hemos probado durante nuestra ruta es el freno de motor que incorpora la nueva culata monobloque. Scania lo denomina CRB o freno auxiliar de compresión y, según sus datos, ofrece una potencia de 350 kW. A esta hay sumarle la que proporciona el freno de escape (otros 200 kW). Ambos suman 550 kW a 2400 rpm. En nuestro

recorrido de pruebas, las fuertes rampas del Puerto de Somosierra ponen a prueba la capacidad de estos sistemas de frenado. Este CRB sumado a freno de escape ha hecho frente a las fuertes bajadas, pero con ayuda del freno de servicio en ocasiones puntuales. Sin embargo, hay que recordar que la prueba se realiza con 40 t. Con este nivel de carga, la seguridad que ofrece un retardador es difícil de superar.

UN TÁNDEM PERFECTO

El trabajo que realizan en conjunto el nuevo motor DC13 174 y la caja de cambios Opticruise crean un tándem perfecto como refleja la tabla de consumos. El modelo que monta es un G33CM de 14 velocidades, en la que se incluye una corta y una super directa. Esta nueva caja de cambios mejora a su antecesora en todo: menos peso (60 kg), menos ruido, menos fricción y mayor precisión. Además, añade intervalos de mantenimiento más largos. La relación de esta



1. El nuevo motor DC13 174 cambia totalmente su estética. Ahora monta una culata monobloque y deja para la historia los culatines independientes.
2. Este nuevo motor está acompañado de la nueva caja de cambios G33CM de 14+8 velocidades.
3. Un sencillo turbocompresor basta para dotar a este motor DC13 174 de un contundente par de 2650 Nm.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
453	80,51	124,8	27,55

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: DC13 174 500 cv Euro 6
- N° cilindros: 6 cilindros en línea
- Cilindrada: 12.700 cc
- Diámetro/Carrera: 130/160 mm
- Rel. Compresión: 23 a 1
- Potencia máxima: 500 cv/368 kW a 1800 rpm
- Par máximo: 2650 Nm de 900 a 1320 rpm
- Potencia freno motor: 200 kW a 2400 rpm+354 kW
..... sistema CRB

TRANSMISIÓN

- Embrague: Monodisco en seco
- Accionamiento: Automatizado con accionamiento electrohidráulico
- Caja de cambios: Scania G33CM
- N° de velocidades: 14+8
- Puente trasero: Modelo R756 de simple reducción
- Relación de grupo: 2.31 a 1

SUSPENSIONES

- Delantera: Ballesta para 7500 Kg
- Trasera: Neumática de 4 fuelles para 11.500 Kg

FRENOS

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

DIRECCIÓN

- Tipo: Asistida hidráulica y eléctrica

RUEDAS

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

DEPÓSITOS

- Combustible: Aluminio con capacidad de 395 litros
- AdBlue: Plástico con capacidad de 47 litros

PESOS

- MMA conjunto: 40 t
- Tara Tractora: 7190 Kilos

LOS DATOS DE CONSUMO (27,55 L/100 KM) DEJAN PATENTE QUE EL NUEVO MOTOR DC13 174 Y LA CAJA DE CAMBIOS OPTICRUISE FORMAN UN TÁNDEM PERFECTO

caja de cambios nos lleva a disponer de una super corta de 20.81, que nos solucionará los arranques sin castigar demasiado la mecánica en zonas complicadas y con cargas pesadas. En el otro extremo, una superdirecta con una relación final de 0.78 nos ayudará a mejorar los consumos. Cuando la ruta le da la oportunidad de engranarla, da gusto mirar al cuentavueltas y ver que este motor solo necesita girar a 802 vueltas para mantener una velocidad constante de 85

CONSUMOS

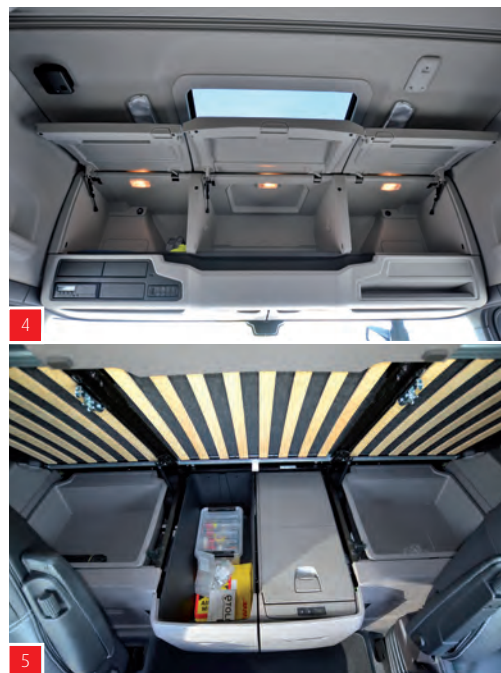
Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte - San Rafael					
A-6, AP-6	47	21,29	45,30	35:07	80,30
San Rafael -					
Adanero AP-6	50	8,39	16,78	36:13	82,83
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero					
N-601/CL-600	80	13,68	17,10	1:00:40	79,12
Tudela de Duero -					
Aranda del Duero N-122	80	22,56	28,20	1:03:25	75,69
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero -					
Somosierra A-1	58	29,3	50,52	45:01	77,30
Somosierra - San Agustín					
de Guadalix A-1	58	11,44	19,72	39:07	88,96
San Agustín de Guadalix - Boadilla					
del Monte A-1/M-50	80	19,65	24,56	58:03	82,69
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	97	29,68	30,60	1:11:20	81,59
Tramo 2	160	36,24	22,65	2:04:05	77,37
Tramo 3	196	60,39	30,81	2:22:11	82,71
Total	453	124,8	27,55	5:37:36	80,51

Km inicio: 64.685 - Km final: 65.148

Litros gasoil: 129,58
Litros Adblue: 14,39

Climatología Inicio: 2° - Mitad: 2° - Final: 8°

Se resta del total el consumo de las zonas neutralizadas.



4. En la parte delantera los tres armarios existentes nos ofrecen un volumen total de 235 litros.
5. Bajo la litera, Scania optimiza todo el espacio existente.

km/h. Si optamos por rodar a 90 km/h, el motor girará a 849 rpm. En la mayor parte de nuestro recorrido se ha mantenido engranda la velocidad 12.

Los modos de conducción que nos ofrece esta caja de cambios son tres: Economy, Standard y Power. Hemos realizado esta prueba con el modo de conducción Economy y con el control de crucero predictivo activado. El número de revoluciones necesarias para mantener los 85 km/h en la velocidad 12 y con el eje trasero con la ratio de 2.31, ha sido de 1028 rpm.

Este Scania Super nos ha sorprendido gratamente por como hace frente a las subidas. El cambio de estrategia por parte del fabricante sueco nos gusta. Hemos notado como esta nueva cadena cinemática busca más velocidad de subida, situando el cuentavueltas cerca de las 1400 rpm, punto en el que las distintas curvas par y potencia se dan la mano. Scania ha logrado velocidades de subida más rápidas que el anterior 500S y además, con consumos de combustible más ajustados. También hay que tener en cuenta que

ESTE SCANIA SUPER TAMBIÉN NOS HA SORPRENDIDO GRATAMENTE POR CÓMO HACE FRENTE A LAS SUBIDAS: CONSIGUE MÁS VELOCIDAD CONSUMIENDO MENOS

EL NUEVO MOTOR DC13 174 CON 500 CV NOS OFRECE 2650 NM ENTRE EL RANGO DE 900-1320 RPM

este motor cuenta con 100 Nm más de par y este extra de par también se nota en las subidas.

AMPLITUD Y CONFORT

Scania ha tirado de su mejor cabina para crear un conjunto difícil de superar. Nuevo motor DC13 174, nueva caja de cambios G33CM y para rematar la amplia cabina CS20H. Este modelo nos ofrece una plataforma interior totalmente plana que consigue aumentar visualmente el volumen interior. Para acceder a su interior son necesarios cuatro escalones ya que hay que salvar una altura de 1700 mm. La progresividad de los escalones está bien calculada por lo que el acceso es cómodo.

Una vez en su interior, disponemos de una altura máxima de 2070 mm. Esto nos crea una grata sensación de desahogo que ayuda a retrasar la aparición del cansancio y la fatiga. Esta cabina S está equipada para un solo ocupante y cuenta con una única litera de 2175 mm x 800 mm, que puede llegar a los 1000 mm de ancho, sí elegimos un modelo extensible.

El puesto del conductor está a la altura del resto del camión. La palabra confortable lo define perfectamente. Los asientos están tapizados en piel y ambos disponen de dos reposabrazos. No faltan detalles de calidad en el interior de esta cabina, un ejemplo de ello lo encontramos en los reposacabezas en los que el logotipo de Scania se encuentra en un bajo relieve.

Además, en esta cabina CS20H disponemos de un gran volumen interior destinado al almacenaje ya que su cometido principal es el transporte de larga distancia. En los armarios superiores el volumen total disponible es de 535 litros, repartidos en 300 li-

MUY COMPETITIVO

Scania ha diseñado una nueva cadena cinemática capaz de ajustar aún más el consumo de combustible, tal y como hemos podido comprobar en los distintos tramos de nuestro recorrido de pruebas. Además, este SUPER 500S también mejora los tiempos. Ambas variables nos dejan patente que estamos ante un camión, como dice su nombre, SUPER competitivo.



6. El puesto de conducción de la serie S de Scania destaca por ser uno de los más confortables.
7. El mando Opticruise nos da la opción de desconectar independientemente el sistema auxiliar del freno de gases del nuevo sistema de freno auxiliar de compresión.

CUANDO SE ENCUENTRA ENGRANADA LA SUPERDIRECTA, EL MOTOR SOLO NECESITA GIRAR A 800 VUELTAS PARA MANTENER UNA VELOCIDAD DE 80 KM/H

tros para los tres armarios traseros y 235 para los tres armarios delanteros. También encontramos acomodo debajo de la litera, en la que comparten espacio la nevera de 36 litros de volumen en su parte central con bandejas porta objetos en las zonas laterales.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS

José Luis Lanaspá, Director de Compras y Emilio Gomariz, Director General de Global Spedition, Antonio Rasero, Director Comercial de DAF en España y Portugal y Carlos Espada, Gerente Regional de Ventas.



GLOBAL SPEDITION RENUEVA SU FLOTA CON LA NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONES DAF

LA EMPRESA ESPECIALIZADA EN TRANSPORTE EN CISTERNA ACABA DE RECIBIR LA PRIMERA UNIDAD

GLOBAL SPEDITION MANTIENE SU CONFIANZA EN LA FIRMA HOLANDESA Y HA COMENZADO A RENOVAR SU FLOTA CON CAMIONES DE LA NUEVA GENERACIÓN

verulentos y líquidos, y caracterizada por estar siempre a la vanguardia en tecnología y seguridad, Global Spedition apostó hace más de 10 años por renovar con DAF la totalidad de su flota, de más de 200 vehículos. Actualmente opera en la mayoría de países europeos y tiene bases en importantes núcleos logísticos como Zaragoza, Madrid, Murcia y Tarragona.

“ESTAMOS ILUSIONADOS CON ESTA NUEVA GAMA”

“Estamos ilusionados con esta nueva gama de vehículos DAF. Nos permite dar un paso más dentro de la innovación y eficiencia en el sector del Transporte sin olvidarnos de los fieles compromisos de la compañía de mejora del confort de nuestros conductores, el servicio a nuestros clientes y el cuidado del medio ambiente”, aseguró Emilio Gomariz, Director General de Global Spedition.

Por su parte, Antonio Rasero, Director Comercial de DAF en España y Portugal, se mostró orgulloso de que Global Spedition siga apostando por la marca: “Desde hace más de diez años siempre hemos disfrutado de una estupenda relación basada en la confianza mutua, en la calidad de nuestros vehículos, la excelente red internacional de servicio DAF y en las múltiples opciones que ofrece PACCAR Financial”.

La primera unidad entregada es un XF 480 equipado con las últimas innovaciones en seguridad como los retrovisores DAF Digital Vision System, con cámaras retractiles diseñadas para minimizar la resistencia aerodinámica y proporcionar una visión óptima en todas las condiciones meteorológicas, o la kerb window, que permite la visión de peatones y otros usuarios de la carretera desde el lado derecho del vehículo.

Además, Global Spedition ha valorado muy positivamente la apuesta de DAF por aprovechar al máximo la nueva regulación europea relativa a masas y dimensiones en su Nueva Generación estableciendo así nuevos estándares de eficiencia, seguridad y comodidad para el conductor.

UNA DÉCADA DE RELACIÓN

Ampliamente reconocida por su profesionalidad en el transporte internacional a granel de sólidos pul-



Global Spedition forma parte de los jurados que otorgan los premios ‘Camión del Año’ y ‘Quinta Rueda: Cisterna del Año’.



VOLVO TRUCKS INCREMENTA LA SEGURIDAD 'ACABANDO' CON LOS ÁNGULOS MUERTOS

'SIDE COLLISION AVOIDANCE SUPPORT' LLEGARÁ EL PRÓXIMO MES DE SEPTIEMBRE

HA PRESENTADO UN NUEVO SISTEMA DE SEGURIDAD PARA DETECTAR A OTROS USUARIOS DE LA CARRETERA QUE INGRESAN AL PUNTO CIEGO EN AMBOS LADOS DEL CAMIÓN

Cuando hay mucho tráfico, es difícil incluso para el conductor más experimentado percibirlo todo alrededor del camión. Para evitar situaciones estresantes para el conductor, Volvo Trucks ofrece su nuevo sistema de seguridad 'Side Collision Avoidance Support'. Mediante un radar dual a cada lado del camión, el detecta cuando otros usuarios de la vía, por ejemplo, ciclistas, entran en la zona de riesgo. El nuevo sistema estará disponible a nivel mundial en los Volvo FH, FM y FMX con líneas motrices diésel, de gas y eléctricas, a partir de septiembre de este año. Y en 2023 para los modelos Volvo FL y FE.

ASÍ FUNCIONA

Cuando alguien está en la zona de punto ciego, el sistema 'Side Collision Avoidance Support' informa al conductor a través de una luz roja en el espejo lateral correspondiente. Si el conductor indica un cambio de carril a través de la señal de giro, la luz roja comienza a parpadear y se emite un sonido de advertencia desde el lado de la posible colisión. El conductor recibe una alerta y puede frenar el camión, permitiendo, por ejemplo, que pase un ciclista.

COMPROMISO CON LA SEGURIDAD

"En Volvo Trucks, nuestra visión a largo plazo es cero accidentes, y la seguridad está en el centro de todo lo que hacemos. Este nuevo sistema es otro ejemplo de nuestros esfuerzos para lograr estos objetivos", asegura Anna Wrige Berling, directora de seguridad de tráfico y productos de Volvo Trucks.

I-SHIFT SE ACTUALIZA



La caja de cambios inteligente y automatizada I-Shift de Volvo Trucks ahora incluye una activación más rápida del embrague que da como resultado una interrupción de par de fuerza más corta. También hace que el cambio de marchas sea más suave, para una experiencia de conducción más armoniosa. Es posible cambiar de marcha hasta un 30 % más rápido con I-Shift. Hoy en día, todos los camiones pesados de Volvo se construyen con I-Shift como estándar.



RENAULT TRUCKS T 520: MÁS OPTIMIZADO

PRIMERA TOMA DE CONTACTO CON LA EVOLUCIÓN DE LA GAMA T

HEMOS TENIDO LA OPORTUNIDAD DE CONOCER DE PRIMERA MANO TODAS LAS NOVEDADES QUE EL FABRICANTE FRANCÉS HA INCLUIDO EN EL BUQUE INSIGNIA DE SU FAMILIA DE CAMIONES

Esta evolución de la gama T que fue presentada en el mercado español el pasado año agrupa un buen número de mejoras, tanto en el interior como en el exterior, entre las que sobresale el nuevo sistema Optimision.

MOTORES DE11 Y DE13 OPTIMIZADOS

Nos hemos sentado al volante de un modelo propulsado por el motor de 13 litros con 520 cv, pero hay que destacar que Renault Trucks ha mejorado toda su línea de motores actuales. Tanto el DE11 como el DE13 han recibido una serie de actualizaciones que permiten lograr un ahorro de combustible del 4%. El nuevo DE11 (380, 430 y 460 cv), así como el DE13 (440, 480

y 520 cv), mantienen sus tres escalones de potencia, pero ahora incorporan una serie de mejoras centradas en eliminar las pérdidas parasitarias. Estos trabajos se han centrado en la fricción interna del motor, en el turbocompresor (sustituye los casquillos por rodamientos) y en las bombas de aceite y dirección que ahora pasan a ser variables.

En la parte de la alimentación, estos motores DE11 & DE13 equipan los nuevos pistones en forma de ondas Wave, acompañados de nuevos inyectores, capaces de mejorar notablemente la combustión dentro del cilindro. Esto en cuanto al motor estándar.

Renault Trucks tiene otra línea de motores listos para entrar en escena: los DE13 TC. En estos propulsores, el fabricante del rombo aumenta el ahorro total de combustible a un 10%, gracias a la cuarta generación de la tecnología Turbo Compound. El éxito de este sistema radica en el impresionante par extra del que disponemos con un motor de 480 cv y 13 litros de cubicaje. Un ejemplo de ello, lo apreciamos en el DE13 Standard que con 480 cv genera 2400 Nm de par. El mismo modelo equipado con Turbo

Compound ofrece la friolera de 2700 Nm, 300 Nm más de par. Gracias a este incremento de par es posible montar cadenas cinemáticas con grupos más largos y rodar a bajas vueltas.

Estos nuevos motores vienen acompañados de la caja de cambios Optidriver, que también ha sido renovada. Cuenta con una nueva unidad de control, nuevo sistema de embrague y nuevo sistema de freno de eje que consigue que los cambios sean más rápidos y suaves que los actuales.

PENSANDO EN EL CONDUCTOR

Renault Trucks fue uno de los primeros fabricantes que puso a disposición de los transportistas una nueva gama de cabinas en las que la comodidad y la seguridad del conductor alcanzaban un nivel muy alto. Ahora la nueva cabina T mantiene estas señas de identidad y ha mejorado en dos elementos clave: el volante y el asiento. En cuanto al volante, la posición es fundamental. Para conseguirla, la columna de dirección debe tener la capacidad de ajustarse perfectamente a la constitución del conductor. En este nuevo T, la columna mejora su posición y es ajustable en tres posiciones. El ángulo pasa de los 40° a los 60° con lo que la posición de conducción ahora puede llegar a igualarse a la de un turismo. Por otra parte, el asiento ahora es más cómodo y hemos comprobado como hacen que los kilómetros nos pesen menos.

En la zona de descanso, esta gama T incorpora un nuevo colchón de muelles con un grosor de 170 mm que sin duda mejorara los momentos de descanso. Otros detalles que destacan en este afán por conseguir mejoras enfocadas al conductor son, por ejemplo, el nuevo porta teléfono que se sitúa al lado del sistema de infoentretenimiento. El espacio de almacenamiento también ha aumentado al disponer ahora de varios cajones en la zona central del salpicadero.

DISEÑO Y AERODINÁMICA

Exteriormente esta cabina T adquiere más personalidad. Pequeños detalles como la nueva calandra tipo panel, sumado a las nuevas ópticas de nuevo diseño y con sistema de iluminación full LED crean un conjunto más reforzado. La ae-

LOS MOTORES DE11 Y DE13 HAN RECIBIDO UNA SERIE DE MEJORAS QUE SE TRADUCEN EN UN AHORRO DE COMBUSTIBLE DEL 4%



1. La gama T estrena diseño de la calandra con nueva rejilla tipo panel.
2. La nueva columna de dirección mejora en inclinación: pasa de los 40° de ángulo actuales a los 60° en este nuevo T.
3. Los nuevos faros están equipados con el sistema de iluminación full LED. Esto nos añade mayor seguridad en la conducción nocturna.

LOS CAMBIOS EN LA COLUMNA DE DIRECCIÓN PERMITEN CONSEGUIR UNA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN TAN CONFORTABLE COMO LA DE UN TURISMO

rodinámica también ha sido revisada para solucionar los puntos más vulnerables de la parrilla delantera y los pasos de rueda. Todo este trabajo mejora aún más la aerodinámica que ya era de las más cuidadas del mercado.

NUEVOS CONTROLES DE CRUCERO

Una de las novedades que equipa la nueva gama T es la actualización de los sistemas de control de crucero Optivision. En nuestra toma de contacto hemos apreciado como esta nueva serie de funciones asociadas a él son capaces de incrementar el ahorro de combustible. En las ligeras pendientes, ahora el sistema Optivision

utiliza la nueva función 'Pulse and Glide' o aprovechamiento de inercias. El T acelera buscando inercias para aprovechar plenamente la función Optiroll, que se mueve en un rango de +-2 km/h de lo que nosotros hayamos programado.

Otra de las funciones que nos ayudan a ajustar el consumo es la secuencia que establece a la hora de afrontar una subida. El primer paso es la anticipación o PresSpeed (el Renault Trucks T aumenta la velocidad en +4 para encarar con más solvencia la subida), después como el sistema Optivision conoce el punto exacto de coronación, limita la aceleración. En la tercera fase entra de nuevo el sistema Optiroll para aprovechar la próxima pendiente descendente utilizando los frenos auxiliares para mantener la velocidad programada. Todas estas funciones las realiza el camión de forma automática, sin que el conductor tenga la necesidad de realizar correcciones una vez este programado.

	Potencia	Par	Anticontaminación	Oferta *	
DE13	440 CV	2.200 Nm	Euro VI	T, T High, C, K	
	480 CV	2.400 Nm			
	520 CV	2.550 Nm			
DE11	380 CV	1.800 Nm		Euro VI	T, C, K, D Wide
	430 CV	2.050 Nm			
	460 CV	2.200 Nm			
DE13 TC	480 CV	2.700 Nm	Euro VI	T, T High, C	





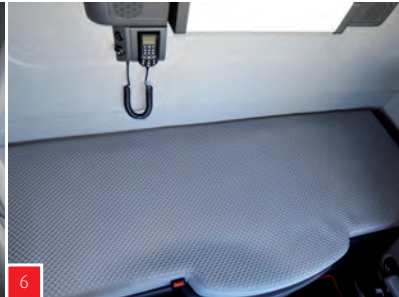
4



7



5



6



8



9

UNA DÉCADA EN LO MÁS ALTO



Renault Trucks realizó una apuesta muy fuerte con la gama T en 2013, y casi una década después se mantiene como uno de los vehículos de referencia para los transportistas. Ahora la marca francesa ha incluido diversas actualizaciones, enfocadas en la cadena cinemática y en diversos elementos interiores y exteriores, que le permiten dar un salto de calidad y mantener su posición de privilegio durante muchos años más.

4. El puesto de conducción en la gama T busca ante todo el confort del conductor.
5. El modelo T equipa bajo la litera una nevera de gran volumen.
6. La mejora en el grosor del colchón (170mm) mejora el descanso del conductor.
7. El acceso a la cabina T de piso plano es por medio de 4 escalones bien compensados.
8. La segunda litera puede hacer funciones de balda.
9. Los nuevos asientos son más cómodos. En esta unidad el asiento de acompañante gira para crear un ambiente más confortable.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



MERCEDES-BENZ: SOLUCIONES PARA TODO TIPO DE TRANSPORTE

LA FAMILIA DE FURGONETAS DEL FABRICANTE ALEMÁN OFRECE INFINITAS POSIBILIDADES

LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PUEDEN ENCONTRAR VEHÍCULOS QUE SE ADAPTAN PLENAMENTE A SUS NECESIDADES

Mercedes-Benz presentó la nueva Citan en la segunda mitad del pasado ejercicio y el mercado español le está brindando una excepcional acogida: la marca prácticamente ha duplicado su cifra de participación en ese segmento llegando al 5%.

La pequeña de la familia cuenta con múltiples novedades y está disponible como Furgón y como Tourer. En los próximos meses se iniciará la comercialización de las versiones extra larga y mixta de la Citan. Habrá que esperar a 2023 para conocer la versión larga de pasajeros (7 plazas) de la Citan Tourer así como de su versión 100% eléctrica.

El modelo destinado a los profesionales del transporte puede contar con dos puertas correderas en los laterales, y la amplitud de su portón trasero facilita el acceso al espacio destinado a la carga.

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

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

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

LIDERANDO LA ELECTROMOVILIDAD

Mercedes-Benz se ha convertido en un referente en el ámbito de la electromovilidad. Durante el pasado



eVito y eSprinter se situaron en lo más alto de sus respectivos segmentos de furgonetas 100% eléctricas.

ejercicio, los dos modelos que comercializa en el mercado español lideraron las ventas en sus respectivos segmentos de versiones 100% eléctricas. En total, las matriculaciones superaron el medio millar de vehículos: 413 unidades de eVito (un 36% de cuota de mercado) y 98 unidades de eSprinter, que le permitieron alcanzar una cuota de mercado del 46%. La versatilidad de ambos modelos a ha sido una de las claves que les ha permitido alcanzar este éxito. Ya hemos podido ver en España la versión ambulancia de eSprinter o la eVito carrozada para realizar transporte refrigerado.

eVITO CON MÁS AUTONOMÍA

En este ámbito, una de las principales novedades es el inicio de la comercialización de la eVito con una capacidad de batería instalada de 66 kWh (60 kWh disponibles), un 70% más que la versión que se comercializaba anteriormente. Ahora la autonomía de este vehículo puede superar los 300 kilómetros y le permite aumentar su rango de aplicaciones. Para su recarga, dispone de un cargador a bordo (OBC) refrigerado por agua con una capacidad de 11 kW para la carga en tomas de corriente alterna AC en el hogar o en estaciones de carga públicas, además de un sistema de carga aún más rápido de corriente continua DC y un sistema de carga combinada CCS. En menos de 45 minutos es posible cargar del 10% al 80% de la batería. Ahora hora también ofrece varios niveles de recuperación para cargar su batería durante la conducción mediante una estrategia de funcionamiento inteligente. El conductor puede cambiar la fuerza de la recuperación a través de levas situadas detrás del volante según sea necesario.

EN LOS PRÓXIMOS MESES SE INICIARÁ LA COMERCIALIZACIÓN DE LAS VERSIONES EXTRA LARGA Y MIXTA DE LA CITAN. ADEMÁS LLEGARÁ LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA (eCITAN)

MERCEDES-BENZ HA EQUIPADO A LA eVITO CON UNA NUEVA BATERÍA CON UNA CAPACIDAD ÚTIL DE 60 KW/H. SU AUTONOMÍA SUPERA AHORA LOS 300 KILÓMETROS

Este modelo cuenta con un motor eléctrico de tres fases y seis polos de inducción asíncrono, con una potencia de 85 kW (116 CV). Con una capacidad de batería instalada de 41 kWh (35 kWh disponibles), su autonomía es de 150 km. La eVito furgón está disponible con dos distancias entre ejes diferentes. El modelo básico, con una longitud de 5.140 mm, puede transportar 1.016 kilos en sus 6,6 m³ de volumen.

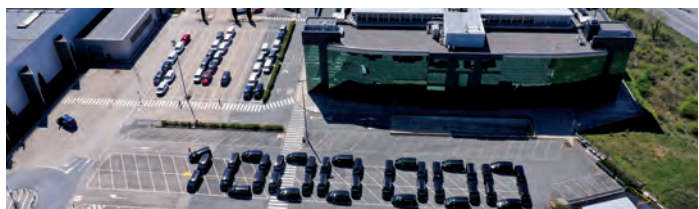
La eSprinter capitanea la oferta de Mercedes-Benz en este ámbito. Está propulsada por un motor eléctrico de máx. 85 kW (116 CV), ofrece una autonomía de hasta 156 kilómetros (WLTP) y puede transportar casi una tonelada de mercancía en su espacio de carga con 11 m³ de volumen. En una estación de carga rápida, sus baterías se pueden recargar del 10 al 80% en poco más de 20 minutos.

Próximamente la familia 100% eléctrica de Mercedes-Benz se completará con la llegada de eCitan. Se prevé que su autonomía sea de unos 285 kilómetros y mantendrá la misma capacidad de carga que la versión con motor de combustión.



La versión 100% eléctrica de la pequeña de la familia Mercedes-Benz será una de las principales novedades que llegarán este año.

MERCEDES-BENZ CELEBRA LA PRODUCCIÓN DE UN MILLÓN DE UNIDADES EN VITORIA



El pasado mes de abril salió de la línea de montaje el vehículo número 1.000.000 de la actual generación de la furgoneta Vito y el monovolumen Clase V. Ocho años han pasado desde que se inició la producción de esta tercera generación de Vans de tamaño medio y 27 años desde su lanzamiento en 1995.



“OFRECEMOS UNA AMPLIA GAMA DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES, DESDE EL FURGÓN PEQUEÑO HASTA VEHÍCULOS PESADOS”

FÉLIX RODRÍGUEZ, JEFE NACIONAL DE ZEFIRENT

LA MARCA DEL GRUPO PETIT FORESTIER ESTÁ ESPECIALIZADA EN EL ALQUILER DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES SIN FRÍO Y LLEGA A ESPAÑA PARA OFRECER A LOS PROFESIONALES SOLUCIONES PLENAMENTE ADAPTADAS A SUS NECESIDADES

Háblenos brevemente de los orígenes e historia de Zefirent.

La empresa Stricher se creó en 1976 y su actividad principal era el alquiler de vehículos para mudanzas. Petit Forestier adquirió Stricher en 1998 con el fin de incluir el vehículo sin frío dentro de su portfolio, para cubrir todas las necesidades del sector y sobre todo poder dar una solución a sus clientes en el sector de las temperaturas controladas. Hace un año llegó a España bajo el nombre Zefirent, gracias a la firma de un acuerdo marco con una multinacional.

¿Por qué han decidido apostar por el mercado español? ¿Qué acogida les están brindando los profesionales?

Entramos en el mercado español hace un año con la idea de expandir y consolidar un producto de calidad, diseñado según las necesidades del cliente. Hemos tenido una muy buena acogida por parte de los profesionales. La mayoría trabaja mercancías refrigeradas, pero el vehículo de seco cubre necesidades puntuales que hasta ahora contrataban con otros operadores.

¿Cuáles son los puntos fuertes y diferenciadores que permitirán a Zefirent abrirse hueco en un ámbito con competidores muy consolidados?

La experiencia. Zefirent es marca del grupo Petit Forestier y disfruta de sus infraestructuras y pericia. Disponemos de 28 delegaciones con talleres propios y damos un servicio completo adaptado a las exigencias de nuestros clientes.

Gracias a nuestra política de gestión total de las operaciones, centralizamos en un único interlocutor todo tipo de gestiones. Facilitamos el día a día de nuestros clientes y les proporcionamos los medios para que no tengan que interrumpir nunca su actividad.

¿Qué tipo de vehículos ofrecen en estos momentos? ¿Qué papel juegan las unidades carrozadas?

Ofrecemos una gama amplia de vehículos industriales, desde el furgón pequeño hasta vehículos pesados de todo tipo. Las unidades carrozadas representan el 90% de la flota.

¿Cuántas unidades componen la flota de Zefirent?

La flota del grupo Stricher se compone de 6000 vehículos. En España, Zefirent cuenta con unos 200 vehículos. Para el territorio español, contamos con los mismos proveedores que Petit

“HEMOS TENIDO UNA MUY BUENA ACOGIDA POR PARTE DE LOS PROFESIONALES ESPAÑOLES”

Forestier. Para vehículo ligero, trabajamos con Fiat, Iveco, Renault y para vehículos pesados, con Renault Trucks, Iveco y Mercedes.

¿Disponen de vehículos comerciales ‘eco’ (eléctricos, GNC...)? ¿Están detectando un crecimiento reseñable de la demanda de este tipo de modelos? Ya tenemos en nuestro catálogo vehículos 100% eléctricos, de gas o híbridos. Además, hemos apostado y presentado un acuerdo con la marca Volta Trucks para vehículos pesados.

Es cierto que hay un incremento de las demandas de clientes sobre vehículos ecológicos. Estamos recibiendo cada vez más peticiones concretas sobre las energías limpias. A todo ello se suman los que por normativas de acceso a las ciudades deben renovar su flota para poder llegar a sus clientes finales.

¿Qué fórmulas de alquiler ofrecen? ¿Cuáles son las más demandadas?

Alquiler a medida según necesidad del momento: Alquiler corto plazo (1 a 30 días), Alquiler medio plazo (1 a 12 meses), y Renting largo plazo (36 a 72 meses). Nuestro principal negocio es el renting a largo plazo, con nuestro contrato “Full Service”. Representa el 90% de nuestra actividad.

¿Cuántas delegaciones tienen en la actualidad?

¿Hay planes de expansión?

Actualmente disponemos de 28 delegaciones repartidas por todo el territorio español, con talleres propios. Además, tenemos 2 talleres centrales en Sevilla y Gerona donde realizamos montajes y reparaciones/recondicionamientos importantes de vehículos.



Hace un año abrimos la delegación de Asturias. A final de 2022, incorporaremos un nuevo centro en Móstoles para dar soporte a nuestras agencias de Mercamadrid y Coslada. Tenemos el objetivo de estar siempre lo más cerca posible de nuestros clientes.

¿Qué objetivos se han fijado para este ejercicio 2022 en nuestro país?

Nuestro primer objetivo es dar a conocer la marca Zefirent de la mano de nuestros equipos comerciales Petit Forestier. El arranque está siendo muy positivo.

¿En qué proyectos están trabajando a corto y medio plazo?

Hemos incluido el vehículo botellero en nuestra gama de servicios para poder llegar a todas las empresas que se dedican a la distribución de bebidas. Pensamos que es un ámbito con mucho potencial.

También hemos firmado un acuerdo con Volta Trucks, una empresa innovadora fundada en 2017, que ofrece una solución 100% eléctrica en el sector del vehículo pesado, con chasis desde 7,5t hasta 18t. Hemos decididos trabajar juntos y unir nuestros recursos para un futuro más sostenible.



“DISPONEMOS DE 28 DELEGACIONES CON TALLERES PROPIOS Y DAMOS UN SERVICIO COMPLETO ADAPTADO A LAS EXIGENCIAS DE NUESTROS CLIENTES”



EL ID. BUZZ CARGO DE VOLKSWAGEN LLEGARÁ A ESPAÑA ESTE AÑO

YA SE PUEDEN HACER PEDIDOS DE LA REINTERPRETACIÓN 100% ELÉCTRICA DEL MÍTICO T1

EL ID. BUZZ MANTIENE EL ADN VOLKSWAGEN, PERO SE PRESENTA COMO UN MODELO ÚNICO Y DIFERENTE EN CUANTO A DISEÑO, CREANDO UNA NUEVA CATEGORÍA DE PRODUCTO QUE PERMITE ACCEDER A NUEVOS SEGMENTOS Y ATRAER A CLIENTES TRADICIONALES Y A NUEVOS CLIENTES A LA MARCA

Las primeras unidades de ID. Buzz llegarán se entregarán la recta final de este ejercicio. La versión destinada al transporte de mercancía tendrá un precio de 56.140 euros y el ID. Buzz PRO se sitúa en 61.480 euros (sin ayudas ni descuentos).

UN MODELO 100% ELÉCTRICO PARA CADA TIPO DE CLIENTE
"Es un modelo muy esperado. Con él, ampliamos la familia ID. ofreciendo un modelo 100% eléctrico para cada tipo de

cliente: el compacto ID.3, el SUV ID.4 y el SUV Coupe ID.5. El ID. Buzz es un modelo muy emocional que recupera la esencia de un icono de la historia del automóvil y lo hace con un ingrediente fundamental, una sonrisa inconfundiblemente familiar que hereda del T1, nuestro querido "Bulli", conectando el ID. Buzz con la historia de éxito y tradición que representa este modelo", afirma Alberto Teichman, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales.

650KG DE CARGA ÚTIL Y MÁS DE 400 KM DE AUTONOMÍA

El ID. Buzz aprovecha todas las ventajas de esta plataforma, en cuanto a proporciones de diseño exterior y de máximo aprovechamiento del espacio interior, gracias a la gran distancia entre ejes. El vehículo tiene una longitud compacta de 4.712 mm y una larga batalla de 2.988 mm, que le otorga un confort extraordinario para la vida a bordo y permite equipar las últimas tecnologías y asistentes a la conducción. En su lanzamiento, tanto la versión de transporte de pasajeros como la de transporte de mercancía, compartirán el mismo motor eléctrico de 150kW (204 CV) de potencia y equiparán una batería con una ca-



capacidad neta de 77 kWh (82 kWh bruta), con una capacidad de carga ultrarápida de hasta 170kW, lo que supone cargar del 5% al 80% del estado de carga de la batería en tan solo 30 minutos. El ID. Buzz Cargo es la primera variante comercial de la familia ID. Al ser un vehículo concebido como eléctrico desde su inicio, cuenta con la ventaja de ser el único vehículo comercial ligero eléctrico del mercado que supera los 400 km de autonomía (414kms), ofreciendo además una capacidad de carga de 4 m³ y 650kg de carga útil. Se ofrece con 3 plazas (2 opcionalmente). Este modelo ofrece una importante diferenciación en cuanto a diseño y está a la vanguardia en cuanto a tecnología, asistentes de conducción y conectividad. Es un moderno vehículo comercial que se posiciona como un práctico y ecológico modelo de representación para empresas.

EL NUEVO ID. BUZZ SE ESTRENA EN DOS CARROCERÍAS, ID. BUZZ, PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, Y ID. BUZZ CARGO, COMO FURGONETA DE REPARTO 100% ELÉCTRICA CON GRAN AUTONOMÍA

HANNOVER SE ELECTRIFICA



Durante los dos últimos años, la planta de Volkswagen Vehículos Comerciales en Hannover (Alemania) se ha estado preparando para acoger la producción de estos modelos. Se ha construido un nuevo taller de carrocería y nuevas secciones para las piezas eléctricas en la línea de montaje. La firma alemana tiene previsto producir hasta 15.000 unidades del ID. Buzz Pro y el ID. Buzz Cargo este año. Una vez que la producción alcance su capacidad total, en el futuro se podrán fabricar en Hannover hasta 130.000 vehículos al año. Simultáneamente en estas instalaciones se construyen los modelos T6.1 y, desde el año pasado, el nuevo Multivan.

FURGOVOLKSWAGEN REGRESA CON RÉCORD DE ASISTENCIA



Tres años después de su última celebración presencial debido a la pandemia de COVID-19, se ha celebrado la 18ª edición de la FurgoVolkswagen que ha batido récord de asistencia con la presencia de más de 800 furgonetas y 6.000 fans que han vuelto a reunirse en Sant Pere Pescador en una de las concentraciones de amantes de las furgos Volkswagen más importantes de Europa. Desde las míticas Bulli de los años 50 hasta las versiones más modernas, pasando por las icónicas furgonetas hippies, cientos de furgonetas han llenado de color este paisaje idílico de la Costa Brava. Los diseños personalizados de los vehículos, con colores y accesorios de todo tipo, además de detalles que definen la personalidad de cada propietario, han vuelto a ser uno de los grandes atractivos del encuentro.

ID. BUZZ CARGO TIENE UNA CAPACIDAD DE CARGA DE 4 M³ Y 650KG DE CARGA ÚTIL



LA NUEVA E-TRANSIT DE FORD PREPARADA PARA TRIUNFAR

LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DE ESTA ICÓNICA FURGONETA ESTÁ A LA VENTA EN ESPAÑA

TRAS UN INTENSO PROGRAMA PRUEBAS GLOBAL DE PRUEBAS Y DESARROLLO, LAS PRIMERAS UNIDADES YA HAN SALIDO DE LA FÁBRICA DE KOCAELI (TURQUÍA)

Este vehículo está diseñado para dar respuesta a un amplio abanico de aplicaciones, con una batería de 75 kWh de capacidad útil de serie, que proporciona una autonomía de hasta 317 km.

Su motor ofrece 430 Nm de par y una selección de potencias máximas de 135 kW o 198 kW. La carga útil es de hasta 1.758 kg en el modelo de furgoneta, y la amplia gama totaliza 25 variantes (furgoneta, doble cabina en furgoneta y chasis-cabina con múltiples longitudes y alturas de techo, así como GVMs de 3,5 a 4,25 toneladas). La E-Transit también cuenta con la exclusiva función ProPower Onboard de Ford, que proporciona hasta 2,3 Kw en la cabina y en la zona de carga para alimentar las conversiones y los equipos mientras se trabaja.

COMPLETO EQUIPAMIENTO

La E-Transit se ofrece en serie Trend, que pone a disposición de los profesionales funciones que aumentan la productividad, como el Sistema de Navegación Conectada de Ford, que puede planificar la ruta más eficiente y actualizar a los conductores sobre la carga, el tráfico y la disponibilidad de aparcamiento en directo, así como Intelligent Range para mostrar una distancia más precisa hasta el punto de descarga. El control de voz mejorado disponible con Amazon Alexa integrado ayudan a los conductores a recibir la información que necesitan sin apartar los ojos de la carretera.

Además, todas las E-Transit incluyen un módem FordPass Connect de serie que permite una conectividad siempre activa con el ecosistema Ford Pro y las actualizaciones de software Ford Power-Up para ofrecer funciones y ventajas adicionales. Los clientes también se benefician de una suscripción de por vida a FordPass Pro o Ford Pro Telematics Essentials y del acceso a la Red de Carga del Óvalo Azul durante un año. Los clientes de flotas también reciben un año de acceso gratuito a Ford Pro E-Telematics.

También dispone del sistema de comunicaciones e información SYNC 4 en la gama de vehículos comerciales de Ford en Europa, ofreciendo el doble de potencia

de cálculo que el SYNC 3 y controlado a través de una intuitiva pantalla táctil de 12 pulgadas antideslumbrantes.

SEGURIDAD TOP

La E-Transit ya ha sido reconocida con el Premio Oro de la autoridad independiente de seguridad de vehículos Euro NCAP por su completo conjunto de sistemas de asistencia al conductor. Las tecnologías disponibles incluyen el Asistente de Precolisión con Detección de Peatones, el control de crucero adaptativo inteligente con reconocimiento de señales de tráfico, el Sistema de Información de Ángulo Muerto con aviso y Ayuda de Cambio de Carril, la Alerta de Carril, la Ayuda de Mantenimiento de Carril y el Asistente de Cruce.

Entre los nuevos sistemas de asistencia al conductor que ayudan a minimizar los costes de reparación se encuentra el asistente de frenado en marcha atrás, que utiliza una cámara y sensores para detectar peatones, ciclistas y obstáculos estáticos al dar marcha atrás y puede emitir una advertencia antes de detener automáticamente el vehículo si el conductor no reacciona. Los conductores también se benefician de una nueva cámara de 360 grados, que ofrece una vista de pájaro de los alrededores de la E-Transit en la pantalla de 12 pulgadas del salpicadero para ayudar a evitar obstáculos al maniobrar en espacios reducidos con una visión limitada.

COSTES DE MANTENIMIENTO: -40%

Ford Pro estima que el coste de mantenimiento y reparación de la propiedad será un 40 por ciento inferior al de los modelos equivalentes con motor diésel - y según los datos de Ford Pro, la E-Transit tiene los costes más bajos de este tipo tanto en el Reino Unido como en Alemania frente a sus competidores directos.

CINCO MODELOS ELÉCTRICOS



Tras la introducción de la E-Transit, Ford ha anunciado que llegarán su familia de vehículos comerciales otros cuatro nuevos modelos eléctricos: la nueva furgoneta Transit Custom de una tonelada y el polivalente Tourneo Custom en 2023, y la furgoneta Transit Courier y Tourneo Courier en 2024.

FORD PRO: MÁS PRODUCTIVIDAD

El nuevo modelo encabeza el lanzamiento en Europa de Ford Pro, el nuevo negocio de servicios de la marca estadounidense que contará con cinco áreas: venta de vehículos, gestión de software, facilidad de recarga, financiación y servicios. En España habrá 38 centros específicamente orientados en mejorar la productividad de los vehículos comerciales Ford.



La marca ofrece un intervalo de servicio de un año sin límite de kilometraje, y una garantía de ocho años y 160.000 km para todos los componentes eléctricos de alto voltaje, que incluye cobertura por degradación excesiva, así como un paquete de asistencia en carretera para vehículos eléctricos de un año de duración que incluye carga de rescate. La red paneuropea de Ford Pro Servicios está preparada para los vehículos eléctricos con 1.500 concesionarios certificados para vehículos eléctricos en toda Europa, y más de 4.500 talleres autorizados que tendrán toda la capacidad de servicio para el lanzamiento.



1. La E-Transit se ofrece en serie Trend, que pone a disposición de los profesionales funciones que aumentan la productividad
2. La versión 100% eléctrica tiene el mismo tamaño y capacidad de carga que las versiones de combustión.

SU BATERÍA DE 75 KWH DE CAPACIDAD ÚTIL DE SERIE LE PERMITE OFRECER UNA AUTONOMÍA DE MÁS DE 300 KM



“QUEREMOS SER UNO DE LOS PROVEEDORES CLAVE EN LA OFERTA DE SERVICIOS AL TRANSPORTISTA”

FILIPPO WELTER, DIRECTOR DE EUROWAG EN ESPAÑA

LA COMPAÑÍA OFRECE MÚLTIPLES SOLUCIONES PARA TODO TIPO DE TRANSPORTISTAS: TARJETAS DE COMBUSTIBLE, SERVICIOS DE PEAJE Y FINANCIEROS, FLEET MANAGEMENT...

“LO QUE DIFERENCIA LAS TARJETAS DE EUROWAG ES LA CLARIDAD, LA AUTONOMÍA Y LA SEGURIDAD”

Eurowag desembarcó en España hace algo más de cinco años, ¿qué balance hacen de este periodo?

Eurowag, como empresa, tiene más de 25 años de recorrido en el sector, aunque en España desembarcase hace 5. España es uno de los mercados clave del transporte en Europa y es crucial para Eurowag estar presente y seguir creciendo en él. Estos 5 años han sido un camino de crecimiento muy interesante para Eurowag: hemos empezado desde cero y, tras este tiempo, tenemos una cartera estable (y en crecimiento) de clientes, hemos abierto nuestra estación de servicio en la zona de la Junquera (que ampliaremos durante el mes de junio) y hemos adquirido una empresa clave como ADS. Son el claro ejemplo de crecimiento orgánico e inorgánico. Tenemos la ambición de seguir creciendo y de convertirnos en unos de los proveedores clave en la oferta de servicios al transportista.

¿Cómo han iniciado este ejercicio? A nivel personal, ¿qué objetivos se ha fijado para este primer año al frente de la compañía en España?

Como country manager, me incorporé a Eurowag en septiembre. Antes ya trabajaba en el sector y conocía el mercado español. Mi objetivo en este primer año es, ante todo, crear una base estable para garantizar un crecimiento seguro y sostenible. Esta base estable tiene que cimentarse tanto a nivel de negocio como a nivel de equipo. El éxito de una empresa está muy vinculado a la calidad tanto de los servicios como del equipo que hay detrás. Estos primeros 9 meses han sido un gran reto que me está dando grandes satisfacciones tanto a nivel personal como a nivel profesional.

¿Cuál es el perfil del cliente tipo de Eurowag?

Eurowag tenemos diferentes equipos para diferentes targets de clientes. Somos capaces de hacer un traje a medida tanto para flotista como para los autónomos, y nuestra oferta puede ser de interés para los que desarrollan transporte nacional o internacional.

En el ámbito de las tarjetas de combustible para profesionales existe una amplia oferta, ¿Qué elementos diferencian a la tarjeta de Eurowag? ¿Cuáles son sus puntos fuertes?

Lo que diferencia las tarjetas de Eurowag es la claridad, la autonomía y la seguridad. La claridad a través del área del cliente o de nuestra APP, donde nuestros clientes pueden tener una visión 24/7 de todas sus transacciones; la autonomía para que el cliente opere de forma autónoma o con la ayuda de nuestro equipo de atención al cliente (desbloqueo de tarjetas, autorizaciones, petición de nuevas tarjetas, bloquear tarjetas, etc.); y la seguridad porque queremos que cada euro de carburante sea utilizado por nuestros clientes. Por esta razón hemos desarrollado el sistema de seguridad Fuel Guard.

Fuel Guard es la solución antifraude de Eurowag para los pagos con tarjeta de combustible. Con nuestro dispositivo telemático instalado en el vehículo, los usuarios tienen mayor seguridad en los repostajes y menos riesgo en caso de pérdida o robo de tarjeta. Este sistema permite que si la ubicación del vehículo equipado con el dispositivo telemático de Eurowag no coincide con el lugar donde se está realizando el pago con la tarjeta, el repostaje no se ejecutará y al usuario no se le cobrará nada.

Eurowag ha realizado una importante apuesta por los servicios digitales a través de su plataforma on-

“NUESTRA APLICACIÓN ES LA MÁS COMPLETA DEL MERCADO Y PRONTO LANZAREMOS TAMBIÉN EL PAGO A TRAVÉS DE ELLA”

“OFRECEMOS A NUESTROS CLIENTES UNA RED DE APARCAMIENTOS SEGUROS EN TODA EUROPA EN LA QUE PUEDEN HACER LAS RESERVAS Y LOS PAGOS CON NUESTRAS TARJETAS”

line y la APP, ¿qué nos puede contar sobre ellas? ¿Cómo ayudan a los profesionales del transporte en su día a día?

Muchos profesionales del transporte están en la carretera y necesitan tener acceso a sus servicios a todas las horas y de forma sencilla. A día de hoy, es crucial tener una APP que te permita tener el control desde tu móvil independientemente de donde te encuentres. Este ha sido el propósito con el que hemos desarrollado la APP de Eurowag. Desde mi perspectiva, es la aplicación más completa del mercado y pronto lanzaremos también el pago a través de ella.

La escasez de áreas de descanso seguras es uno de los problemas que afecta al sector, ¿qué soluciones ofrecen a los transportistas en este sentido?

Actualmente, ofrecemos a nuestros clientes una red de aparcamientos seguros en toda Europa en la que pueden hacer las reservas y los pagos con nuestras tarjetas. La idea es no tener ningún pago en efectivo y poder recuperar todas las facturas.

¿En qué nuevos proyectos están trabajando a corto y medio plazo?

A nivel de grupo, estamos trabajando en muchísimos proyectos, pero de momento no puedo adelantar nada.

También habría que destacar nuestra apuesta por los carburantes alternativos. Eurowag está trabajando para desarrollar la red más completa de gas natural en Europa. Al mismo tiempo, hemos abierto nuestros primeros puntos de venta donde ofrecemos carburante HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Otro asunto muy interesante va a ser el pago por móvil, que lanzaremos muy pronto.



SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



TRANSPORTE DE VEHÍCULOS: AUXILIO Y MERCANCÍA

ESTA ESPECIALIDAD DE TRANSPORTE ENGOBA UNA GRAN CANTIDAD DE ACTIVIDADES

EL DISEÑO, LA FABRICACIÓN Y LA HOMOLOGACIÓN DE LOS VEHÍCULOS CARROZADOS ESTÁN DETERMINADOS POR LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS Y EN MUCHOS CASOS DEBEN DE CUMPLIR REGULACIONES LOCALES, AUTONÓMICAS O NACIONALES

El transporte de vehículos es una denominación muy amplia: engloba a una gran cantidad de actividades realizadas por vehículos que son muy distintos entre sí. Desde las grúas de arrastre sobre chasis cabina hasta los conjuntos articulados de rígido y remolque con dos niveles de carga, hay una infinidad de variantes.

Lo que todos tienen en común es que su actividad está muy condicionada por su nombre y es que un camión clasificado como portacoche deja poco espacio a la fantasía. Está preparado para transportar vehículos y normalmente no pueden transportar otra mercancía porque sus diseños con pisos y rampas no lo permiten.



Por esta circunstancia, las empresas que disponen de estos vehículos son compañías muy especializadas que tienen menos posibilidad de amortización de sus flotas. De hecho, ni siquiera los portacoches articulados pueden enganchar un semirremolque comercial ya que la tractora no dispone de una quinta rueda convencional.

SERVICIOS DE AUXILIO EN CARRETERA

Larga y corta distancia quizás sean los factores clave para definir el vehículo y utillaje a utilizar, pero no nos podemos olvidar de que dentro del transporte de vehículos hay una rama no comercial como es el servicio de auxilio en carretera, que dispone de unos requisitos específicos marcados en el Reglamento General de Vehículos y en el Real Decreto 159/2021, por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas, que entro en vigor el pasado 1 de julio de 2021.

Los vehículos de auxilio en carretera son aquellos cuya capacidad permita simultáneamente el transporte de hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre y cuenta con el correspondiente utillaje. Deberán ir provistos de las señales V-2, V-23 y V-24 conforme a lo dispuesto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos. También deben estar inscritos en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siendo para ello condición necesaria que cuente con la clasificación «05. Auxilio en carretera».

TRANSPORTE DE VEHÍCULOS

Está claro que no es lo mismo transportar vehículos que auxiliarlos y tampoco es lo mismo transportar comercialmente vehículos que hacer un transporte privado complementario. Por ejemplo, trasladar vehículos de unas instalaciones de empresa a otras mediante un vehículo y personal propio, de manera que no haya una contratación ni facturación del

EL DISEÑO DE UN VEHÍCULO CLASIFICADO COMO PORTACOCHE DEJA POCO ESPACIO A LA FANTASÍA: NORMALMENTE NO PUEDEN TRANSPORTAR OTRA MERCANCÍA

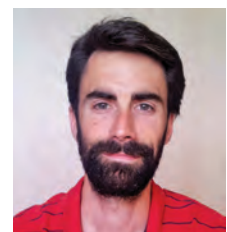
viaje. Este tipo de transporte no comercial puede ser realizado con uno o varios vehículos que estén fabricados de manera que permitan una estiba segura de la mercancía y en caso de que en las operaciones de carga y descarga se ocupe la vía, deberán incorporar la señal V2 bien visible.

CARROZADOS MULTIFUNCIONALES

El diseño multifuncional del carrozado permite a muchas empresas diversificar su actividad y mejorar su rendimiento empresarial. Estamos en la era de las soluciones a medida y el transporte de vehículos, tan importante para un país como España (segundo productor de vehículos europeo), se merece un impulso con la ayuda de los carroceros.

Salvador Nuñez Bustos
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



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



NUEVAS INSTALACIONES DE MERCEDES-BENZ TRUCKS EN VALENCIA

Grupo Autoprima ha inaugurado dos nuevas instalaciones de Taller Oficial Mercedes-Benz de vehículos pesados en Quart de Poblet (Valencia). Suman un total de 15.000 m2 de superficie, de los que más de 5.000 m2 corresponden a talleres de mecánica, carrocería, recambios, oficinas y exposición.

Al evento asistieron autoridades como el Concejal de Economía y Hacienda y Teniente de Alcalde de Quart de Poblet, Bartolomé Nofuentes y autoridades civiles y militares; el Presidente de Mercedes-Benz Trucks de España y Portugal, Antonio Patiño; el Director General de Ventas de Mercedes-Benz, Jaime Vazquez; el Director General de Postventa de Mercedes-Benz, Rafael Brasero; el Director de Red de Mercedes-Benz, Emilio Lamo, entre otros. Fueron recibidos por el Director General del Grupo Autoprima, José Andrés Monedero López, el Gerente de Autoprima Levante, Valencia y Castellón, Carlos Sierra; y el Director General de Postventa, Daniel Monedero López.

LECITRAILER ABRE LAS PUERTAS DE UNA NUEVA BASE DE SERVICIO POSTVENTA EN PORTUGAL

Las instalaciones se encuentran en la Est. Nacional 234, Km 100 Cruzamiento de Água Levada, 3530-060 Espinho – Mangualde. Cuentan con una superficie de 36.000 m2 y está equipada, al igual que el resto de bases de servicio de Lecitrailer, con la más avanzada tecnología del mercado. Dispone de potro de enderezado de chasis, cabina de granallado, cabina de pintura, frenómetro, sistema de alineación de neumáticos por láser y fosos para reparación.

Además, cuenta con una LT Store de recambios, el nuevo concepto de tiendas de recambios de Lecitrailer, con un amplio stock de las principales marcas de piezas para cualquier tipo y marca de remolque o semirremolque.

Lecitrailer ya cuenta con siete bases propias con una superficie conjunta de más de 500.000 m2, cinco en España en las localidades de Zaragoza, Barcelona, Madrid, Valencia y Sevilla, una en Francia, concretamente en Lyon y esta última en Mangualde, Portugal.



SCALEVANTE GANA LA FINAL IBÉRICA DE SCANIA TOP TEAM 2022

Un total de 14 equipos de España y Portugal han participado en esta competición organizada por el fabricante sueco para profesionales de la mecánica. Los seis equipos con mejor puntuación midieron sus fuerzas en una semifinal con 100 preguntas teóricas y una prueba práctica para solucionar un fallo, donde debían realizar el diagnóstico y el protocolo de reparación correctos en un vehículo Scania. De ahí salieron los tres finalistas: Scalevante, Camion Grup Girona y Qijote's Team.

La gran final consistió una prueba práctica contrarreloj donde debían solventar una avería. Scalevante se ha proclamado vencedor y ya puede lucir el trofeo ganador en sus instalaciones. Finalmente, el equipo de Scalevante se ha alzado con el título de campeón ibérico en el Scania Top Team 2022, un premio que le llevará a competir en la final regional europea el próximo mes de septiembre en Bratislava, representando a España y Portugal. Los

vencedores se disputarán el título mundial en la gran final de esta competición que tendrá lugar en Suecia en 2023 con 70 países y más de 8.000 técnicos, recambistas y asesores de servicios.



¡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