

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

Año 44. #476.
Septiembre 2022

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS INICIA UNA NUEVA ETAPA



LA NUEVA GAMA T DE RENAULT TRUCKS COSECHANDO ÉXITOS

- Contacto: Scania 25 P 100% eléctrico, Camión Ecológico del Año 2022 •
- Miles de transportistas autónomos valoran dejar de trabajar •
- MAN sigue avanzando en su estrategia eléctrica •
- DAF inaugura su primer centro de camiones usados en España •

NEW GENERATION DAF

XG



XF XG XG+



Start the Future

La Nueva Generación XG te sorprenderá.

Desde la comodidad de su cabina hasta la extraordinaria eficiencia de combustible. Es un placer para el conductor, posee una mayor visión directa y su cabina es increíblemente espaciosa para poder relajarse y descansar.

Da el paso y anticipa al presente el futuro del transporte.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF



LOS CAMBIOS HISTÓRICOS YA SON UNA REALIDAD



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Inicio la recta final del año con la puesta en marcha de una medida histórica: la prohibición de la carga y la descarga por parte del conductor (excepto en algunos tipos de transporte). De este modo se materializa una reivindicación que el sector viene haciendo desde hace décadas, y España y Portugal se convierten en los únicos países del continente europeo con una normativa de estas características. Habrá que esperar para conocer cómo se traduce el paso del papel a la realidad y si realmente se convierte en una regulación que consigue mejorar las condiciones de trabajo de los chóferes. Para empezar, ya han surgido diferencias en la interpretación de la norma cuando el chófer está trabajando más allá de los Pirineos: ¿Tiene prohibido descargar un chófer de una empresa española en un polígono francés?. Si impera el sentido común y se respeta el espíritu del texto recogido en el Real Decreto-ley 3/2022, no debería ser necesario que la Justicia aclarase este tipo de aspectos.

Otra buena noticia ha sido la aprobación de la Ley de la Cadena de Transporte. El Ministerio ha movido ficha para intentar acabar con otra de las lacras del sector: el trabajo por debajo

de costes. En el Real Decreto-ley 14/2022 se articulan una serie de medidas de apoyo al transporte de mercancías por carretera para garantizar que se trabaje a un precio justo. También recoge obligaciones para que se refleje por escrito el precio del transporte y los costes individuales efectivos asumidos por el transportista. La ministra Raquel Sánchez defiende que de este modo se protegerá la rentabilidad del transporte de mercancías, en un momento marcado por el fuerte incremento de los precios y la energía por la invasión de Ucrania por parte de Rusia. Sin embargo, la aplicación de esta regulación plantea más dudas en el sector. Mientras algunos lo consideran un acontecimiento histórico, desde otros ámbitos estiman que su aplicación real será muy complicada, especialmente para pymes y autónomos.

Solo el tiempo dirá si alguna de estas normativas sirve para que se produzcan cambios reales en el transporte de mercancías por carretera, que viene experimentando una preocupante pérdida de atractivo. Por el momento, hay que aplaudir al actual equipo del Ministerio de Transporte por dar un paso que hasta ahora nadie había dado.



03



06



20



26



30



36



38

03 EDITORIAL

Los cambios históricos ya son una realidad

30 REPORTAJE

Sertrans renueva su flota con la nueva Gama T de Renault Trucks

20 CONTACTO

SCANIA 25 P: La electromovilidad convence

36 REPORTAJE

Volkswagen Vehículos Comerciales incrementa su cuota de mercado en España

06 EN PORTADA

Una nueva etapa para el transporte

26 PRODUCTO

IVECO incorpora novedades en el S-WAY

38 REPORTAJE

Mercedes-Benz Vans refuerza su apuesta por la electromovilidad



12 REPORTAJE

Escasez de chóferes: de mal en peor

28 REPORTAJE

MAN sigue avanzando en su estrategia eléctrica

48 OCASIÓN & POSTVENTA

DAF inaugura su primer centro de camiones usados en España

14 REPORTAJE

Miles de transportistas autónomos valoran dejar de trabajar

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: Infocomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara (Periodista)

Sección Oficial:



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

C/ Padilla, 72

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

www.editec.es / editec@editec.es



ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





UNA NUEVA ETAPA PARA EL TRANSPORTE

LLEGA LA NUEVA LEY DE LA CADENA DE TRANSPORTE Y 'SE ACABA' LA CARGA Y LA DESCARGA

EL NUEVO CURSO SE INICIA CON LA PUESTA EN MARCHA DE MEDIDAS QUE DAN RESPUESTA A ALGUNAS DE LAS REIVINDICACIONES HISTÓRICAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

A finales del mes de agosto, el Pleno del Congreso de los Diputados convalidó el Real Decreto-ley 14/2022 de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte que, entre otras cosas, articula las medidas de apoyo al transporte de mercancías por carretera para garantizar que trabajen a un precio justo, además de habilitar un nuevo paquete de ayudas de 450 millones de euros. La Cámara Baja también aprobó que el texto se tramite como Proyecto de Ley por el procedimiento de urgencia.

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), Raquel Sánchez, defendió ante

el Pleno las medidas impulsadas por el Gobierno porque protegerán la rentabilidad del transporte de mercancías, en un momento marcado por el fuerte incremento de los precios y la energía por la invasión de Ucrania por parte de Rusia.

SANCIONES DE HASTA 4.000 EUROS

El texto legal recoge disposiciones para que el precio del transporte cubra los costes individuales incurridos por el transportista efectivo, en aquellos supuestos en los que se producen los mayores desequilibrios en la negociación. También recoge obligaciones para que se refleje por escrito el precio del transporte y los costes individuales efectivos asumidos por el transportista.

En este contexto, se incluye un nuevo régimen sancionador para garantizar el cumplimiento de las obligaciones anteriores, con sanciones de hasta 4.000 euros.

Además, se establece que el Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías a acordar



entre Mitma y el sector recoja compromisos para el establecimiento de niveles máximos de subcontratación.

SEGUNDA RONDA DE AYUDAS DIRECTAS

Este Real Decreto-ley también recoge un nuevo paquete de ayudas directas a las empresas de transporte terrestre de mercancías y pasajeros debido a la alta dependencia del precio del combustible de este sector estratégico.

La línea, dotada con más de 450 millones de euros, se distribuirá así: Vehículos pesados de mer-



La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), Raquel Sánchez, considera que las medidas impulsadas por el Gobierno protegerán la rentabilidad del transporte de mercancías.

PIONERA EN LA UNIÓN EUROPEA

“Esta última medida es pionera en todo el ámbito de la Unión Europea, ya que ningún otro Estado miembro tiene una regulación similar en el sector del transporte por carretera dirigida a proteger al último eslabón de la cadena de transporte, esto es, al transportista efectivo”, destacan desde Fenadismer, y aclaran que **“no se trata de imponer unas tarifas obligatorias por la prestación de servicios de transporte, ya que eso vulneraría tanto la legislación nacional como la europea en materia de libre competencia, sino lo que viene a determinar es la prohibición de que se impongan unos precios por la realización de un servicio de transportes que no permitan cubrir los costes de explotación de dicho servicio”**.



Julio Villaescusa, presidente de Fenadismer.

“PODRÍA SUCEDER QUE MUCHAS EMPRESAS PEQUEÑAS FUERAN ECHADAS DEL SECTOR”

El Real Decreto-ley 14/2022 genera dudas entre algunos de los grandes conocedores del sector. Fernando Cascales, Ex Director General de FFCC y Transportes por Carretera, ha realizado una sucinta valoración de algunas cuestiones que afectan al transporte de mercancías por carretera.

Los artículos 1 y 2 se refieren a la problemática de la prestación de los servicios de mercancías por carretera, por debajo de costes, introduciéndose, respectivamente, modificaciones en la Ley del Contrato del TT de Mercancías y en la LOTT. Respecto de la esencial materia de la limitación de la subcontratación, la Disposición final decimosexta expone que ello se regulará por el Gobierno en el plazo de 6 meses.

Las nuevas obligaciones documentales que se regulan, y su relación con el Observatorio de costes, a mi juicio, no solo no van a resolver y/o mejorar la problemática, sino que por el contrario suponen una carga burocrática o administrativa. Dada la redacción de estos nuevos preceptos, podría suceder que esta normativa fuera causa de que muchas empresas pequeñas, especialmente “autónomas”, fueran echadas del sector. Respecto del régimen sancionador que se aprueba, y que puede conllevar multas de hasta 4.000 €, se sanciona (salvo en los contratos referidos a un único envío) por los incumplimientos tanto al cargador como al transportista efectivo. La materia principal de esta problemática, esto es, la limitación de la subcontratación, que es lo que puede mejorar la estructura del sector, no queda regulada, previniéndose que se hará en un plazo de 6 meses.



Fernando José Cascales Moreno (fcajyet@telefonica.net)

Abogado. Académico Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre

Ex Director General de FFCC y Transportes por Carretera, y del INTA

Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA

Ex Inspector General de Servicios Ministerio Transportes, Turismo y Comunicaciones



cancias (1.250 euros), Vehículos ligeros de mercancías (500 euros), Autobús (950 euros), Ambulancia (500 euros), Autobús urbano (950 euros), Taxis y VTC (300 euros) y Locomotoras diésel (15.000 euros). Las ayudas a los autobuses urbanos es una de las novedades de este Real Decreto-ley respecto al paquete aprobado en marzo y se dirige a las empresas que presten servicios públicos colectivos urbanos o suburbanos.

Se podrán solicitar hasta finales del mes de septiembre y el Gobierno se ha comprometido a concederlas antes del 31 de diciembre de 2022, respetando en todo caso las Decisiones aprobadas de conformidad con el Marco Temporal Europeo Ucrania y sus sucesivas modificaciones.

INTRODUCIR MEJORAS

Dado que el acuerdo de convalidación del Decreto-Ley incluye su conversión en proyecto de ley, será

posible introducir enmiendas durante su tramitación parlamentaria, aunque el contenido del Decreto-Ley es de plena aplicación desde su aprobación. Por ello, Fenadismer instará la mejora de la regulación en lo relativo a la contratación por debajo de costes, para que incluya tanto a los servicios de transporte individuales como a los transportes continuados, que han quedado excluidos del régimen sancionador en caso de incumplimiento. “Hay que tener en cuenta que su carácter innovador obligará en el futuro a ir mejorándola en base a su aplicación práctica, como así ocurrió con la Ley de Cadena Alimentaria en el sector agrario que desde su aprobación en 2013 hasta la actualidad ha sido objeto de al menos cuatro modificaciones legales posteriores”, señalan.

ADIÓS A LA CARGA Y LA DESCARGA

Otra de las grandes novedades en esta recta final del año es la prohibición de que los conductores realicen las labores de carga y descarga. Tal y como recoge el Real Decreto-ley 3/2022 aprobado el pasado mes de marzo, desde el 2 de septiembre los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7'5 tns de MMA no pueden participar en las operaciones de carga y descarga tanto de las mercancías como de sus soportes, envases, contenedores o jaulas. Esta norma se aplica a todos los conductores, ya sean autónomos o asalariados, y también a los chóferes de empresas de transporte extranjeras que realicen transporte en España

LAS EXCEPCIONES

No obstante, la nueva regulación contempla excepciones a la prohibición en algunas especialidades de

EL REAL DECRETO-LEY 14/2022 DE MEDIDAS DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE, ENTRE OTRAS CUESTIONES, ARTICULA LAS MEDIDAS DE APOYO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA PARA GARANTIZAR QUE TRABAJEN A UN PRECIO JUSTO, ADEMÁS DE HABILITAR UN NUEVO PAQUETE DE AYUDAS DE 450 MILLONES DE EUROS

Listo para entregar.

El Actros F. Un aliado indispensable con un equipamiento funcional. La puerta que le conducirá al mundo de los camiones de Mercedes-Benz. Más información en www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



transporte que por su especificidad o destinatario de las mercancías requieren que el conductor realice tales tareas, en cuyo caso la empresa transportista deberá recibir un suplemento por tales tareas diferenciado del precio del transporte, el cual deberá cubrir los costes de la realización de dichas tareas.

En concreto, en los siguientes tipos de transportes: Mudanzas y guardamuebles, Vehículos cisterna, Transporte de áridos, basculantes, vehículos grúa o que lleven otros dispositivos para realizar tales operaciones, Portavehículos, Grúas auxilio en carretera, Paquetería, y Transporte de animales vivos en los puntos de control. En el caso de transporte de carga fraccionada entre un centro de distribución y un punto de venta, el conductor sólo realizará la descarga en el punto de venta, debiendo realizar su actividad dentro de su jornada laboral diaria y siempre que ello le permita regresar al centro operativo habitual de trabajo o a su lugar de residencia. No obstante, podrá participar en la

LEY DE LA CADENA DE TRANSPORTE: "HAY QUE TENER EN CUENTA QUE SU CARÁCTER INNOVADOR OBLIGARÁ EN EL FUTURO A IR MEJORÁNDOLA EN BASE A SU APLICACIÓN PRÁCTICA"

carga y descarga también en el centro de distribución siempre que se haya pactado entre el cargador y el transportista en un contrato de duración igual o superior a un año.

MULTAS DE HASTA 6.000 EUROS

Por último, hay que recordar que, en caso de incumplimiento de dicha prohibición, el Decreto-Ley prevé que sea sancionado como infracción muy grave, con multa de entre 4.001 y 6.000 euros, que recaerá tanto en la empresa de transporte a la que pertenezca el conductor como al titular del centro de carga o descarga donde se haya incumplido la prohibición.

TAL Y COMO RECOGE EL REAL DECRETO-LEY 3/2022 APROBADO EL PASADO MES DE MARZO, DESDE EL 2 DE SEPTIEMBRE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE MÁS DE 7'5 TNS DE MMA NO PUEDEN PARTICIPAR EN LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

Fenadismer recuerda que, junto a la infracción en materia de transporte, el incumplimiento de la nueva prohibición tiene importantes repercusiones y consecuencias para el titular del centro de carga y descarga en el ámbito laboral en materia de prevención de riesgos laborales e incluso en el ámbito penal en el caso de que se ocasionara un accidente por realizar el conductor tales labores pese a estar prohibidas.



LA EVOLUCIÓN CONTINÚA

NUEVO RENAULT TRUCKS

T-ENERGY 10

LA APUESTA DEFINITIVA



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

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

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

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

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

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

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

Infórmate aquí de todas las novedades



T-ENERGY 10

renault-trucks.es





ESCASEZ DE CHÓFERES: DE MAL EN PEOR

UNA DE CADA DIEZ OFERTAS DE TRABAJO PARA CONDUCTOR EN EUROPA SE QUEDA SIN CUBRIR

LA IRU ESTIMA QUE ENTRE 380.000 Y 425.000 OFERTAS DE TRABAJO PARA CONDUCTOR PROFESIONAL DE CAMIÓN SE QUEDARON SIN CUBRIR EN TODA EUROPA DURANTE EL EJERCICIO 2021

La organización prevé que la situación empore y se pase del 10% al 14% a finales de este año. En nuestro país, el porcentaje de puestos de conductor de camión sin cubrir osciló el año pasado entre las 18.000 y las 20.000. Aproximadamente un 8% del total de ofertas para estos puestos quedó vacante. Todo parece indicar que el problema se acentuará en la próxima década porque que el 72 % de los profesionales en activo supera los 50 años.

Las cifras de España son similares a las de Francia, ligeramente inferiores a las de Alemania, Italia o el Reino Unido y, a la vez, se colocan claramente por debajo de las de los países del este del Viejo Continente.

EL INCREMENTO DE LOS SUELDOS NO ES LA SOLUCIÓN

Además, el informe de la IRU apunta que, aunque se han producido incrementos en los salarios de los chóferes de

camión en Europa, la escasez seguirá creciendo. En concreto, la organización estima que este año el número de puestos de conductor de camión sin cubrir se incrementará un 40% anual tras haber crecido otro 41% el año pasado con respecto a 2020.

Entre las causas de esta situación, las empresas estiman que se debe fundamentalmente a tres factores: la falta de chóferes con experiencia y los conocimientos necesarios, la incapacidad del sector para atraer a los jóvenes y la pobre imagen social que proyecta esta profesión.

En paralelo, y en cuanto a los transportistas, las posibles soluciones para intentar atraer a más profesionales pasan por mejorar las condiciones de trabajo de los chóferes, facilitar el acceso a la formación y reforzar la imagen pública del sector.

UNA MEJORA HISTÓRICA

Desde el pasado 2 de septiembre, todos los conductores de vehículos de transporte de mercancías con una masa máxima autorizada (MMA) superior a 7,5 toneladas, ya sean asalariados, autónomos o pertenezcan a una empresa extranjera que opere en España, tienen prohibidas las tareas de carga y descarga, tanto de las mercancías transportadas como de sus soportes (en-

vases, palés, contenedores o jaulas) en todo el territorio español, con algunas excepciones para algunas especialidades de transporte, por las propias características del mismo o por el tipo de destinatario de las mercancías. El hecho de que el conductor nunca pueda realizar estas operaciones -excepto en las excepciones contempladas-, ni siquiera aunque exista un pacto entre cargador y transportista efectivo, permitirá acabar con una de las lacras históricas del sector, e incrementarán el atractivo de la profesión de conductor.

**SEGÚN DATOS DE LA IRU,
EXISTEN 2,6 MILLONES DE
VACANTES POR CUBRIR A NIVEL
MUNDIAL (SOLO EN EUROPA
NECESITAN, APROXIMADAMENTE,
400.000 CHÓFERES Y EN
ESTADOS UNIDOS, UNOS
80.000)**

MUCHOS OBSTÁCULOS PARA INCORPORAR CHÓFERES EXTRANJEROS

Para facilitar la incorporación al mercado laboral español de ciudadanos extranjeros, hace unas semanas, el Gobierno aprobó en Consejo de Ministros un Real Decreto por el que se modifica el Reglamento de la Ley Orgánica sobre derechos y libertades de los extranjeros en España.



El objetivo de esta regulación es facilitar a los empresarios la contratación de extranjeros en sus países de origen y abrir nuevas vías para que los inmigrantes que ya vivan en nuestro país puedan regularizarse y trabajar, tratando de paliar de este modo la falta de mano de obra existente en sectores clave para la economía, como son el transporte y la logística, la construcción, la hostelería y el sector de la digitalización, que en su conjunto presentan más de 109.000 ofertas de trabajo sin cubrir.

Sin embargo, FENADISMER considera que la reforma del Reglamento de Extranjería recién aprobada no será suficiente para resolver el problema de la escasez de conductores, "porque existen numerosas trabas burocráticas que impiden que la incorporación sea sencilla, aunque obtengan el permiso para trabajar en España". Según sus estimaciones, el tiempo necesario para poder capacitar a un conductor profesional extranjero en nuestro país puede superar el año.

K **DESCUBRA
LA GAMA DE SILOS MÁS LIGERA**

VISÍTENOS EN
LA IAA 2022
Pabellón 27 | E11
Área abierta M49 | K51



Kässbohrer Ibérica S.L.U.

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

Kässbohrer



Ingenuity, since 1893



MILES DE TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS VALORAN DEJAR DE TRABAJAR

LA INDEFINICIÓN DEL FUTURO RÉGIMEN DE MÓDULOS PARA 2023 GENERA INCERTIDUMBRE

EL INCREMENTO EN CASI UN 60% DEL GASÓLEO EN EL ÚLTIMO AÑO DISPARA LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DE MILES DE TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS, QUE ESTARÍAN OPTANDO POR PARALIZAR SU ACTIVIDAD HASTA FINAL DE AÑO PARA CONTINUAR ACOGIDOS AL RÉGIMEN DE MÓDULOS EN 2023 EN EL CASO DE QUE SE VOLVIERAN A PRORROGAR LOS ACTUALES LÍMITES DE FACTURACIÓN

Aunque la vigente Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas estableció un régimen transitorio de reducción del límite de facturación anual hasta el año 2017 para que los autónomos pudieran continuar acogidos al régimen de estimación objetiva (módulos), las sucesivas Leyes Generales de Presupuestos han ido prorrogando dicho régimen transitorio otros 5 años más.

En la práctica, esta circunstancia ha permitido que a lo largo de estos años más de 30.000 transportistas autónomos hayan podido continuar acogidos a dicho régimen de tributación más favorable.

NO PUEDEN SUPERAR LOS 125.00 EUROS

El anterior límite de facturación anual máximo previsto para continuar acogido a dicho régimen este ejercicio es el mismo que en 2016: el volumen de rendimientos íntegros en el año inmediato anterior no puede superar los 125.00 euros si el destinatario de las operaciones del autónomo es empresario o profesional.

Así, en la práctica, todos aquellos transportistas titulares de un vehículo pesado que hicieran transporte de larga distancia han podido durante estos años tributar sus ingresos por este régimen simplificado teniendo en cuenta que sus costes de explotación eran inferiores a dicho límite, lo que les permitía desarrollar su actividad cómodamente sin superar dicho umbral para poder acogerse en el siguiente año.

CLARIFICAR EL FUTURO DE LOS MÓDULOS YA

Como viene sucediendo durante los últimos años, los módulos se convierten en protagonistas en la recta final del ejercicio y su futuro suele clarificarse sobre la campana. Desde Fenadismer reclaman al Gobierno que en esta ocasión no espere a los últimos días y defina su posición en relación a la prórroga o no del actual régimen de módulos "porque las consecuencias de esta indefinición son muy negativas para el sector del transporte por carretera".



INCREMENTO DESORBITADO DE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN

Sin embargo, el incremento tan desorbitado de los costes de explotación que se ha producido este año 2022 ha variado la situación de años anteriores, teniendo en cuenta que, según los datos adelantados del Observatorio de Costes que elabora trimestralmente el Ministerio de Transportes, a 31 de julio de 2022 los costes de explotación de un vehículo pesado de carga general superaba los 163.642 euros, lo que supone un 21% de incremento respecto de la cifra correspondiente al año anterior, principalmente por el encarecimiento de la partida del gasóleo que en los últimos 12 meses ha sido nada menos que un 59,6%.

Ello está ocasionando la situación paradójica de que miles de autónomos estén optando por no continuar prestando su actividad en lo que queda de año, a fin de evitar superar el límite fiscal para poder continuar acogido al régimen de módulos el próximo año 2023 ante la incertidumbre por si el Gobierno decidiera volver a prorrogarlo un año más, o si por el contrario acordará la entrada en vigor de los nuevos límites mucho más reducidos.



KRONE TRUSTED

RECAMBIOS PARA TODAS LAS MARCAS 100% TESTADOS CON DESCUENTOS DE HASTA EL 50 %

LA NUEVA
MARCA DE RECAMBIOS
LÍDER DEL MERCADO
AHORA ONLINE



Envío más flexible



Productos de calidad



Precios bajos



Ahora online

KRONE TRUSTED es la nueva marca de recambios de KRONE. Recambios de marca 100% verificados con descuentos de hasta el 50% y 12 meses de garantía. Usted reducirá sus costes en piezas de recambio y los costes directos en todo su parque móvil sin importar la marca de sus vehículos o de sus ejes. Porque no solo existen recambios KRONE TRUSTED para vehículos KRONE. Si desea saber cómo puede reducir permanentemente sus costes de reparación con KRONE TRUSTED, infórmese en www.krone-trailerparts.com/trusted



Las piezas de recambio son cuestión de confianza.
¡Confíe en KRONE TRUSTED!

KRONE
We Deliver the Future



LAS AYUDAS AL ACHATARRAMIENTO SE AGOTARÁN ANTES DE LO PREVISTO

EL PRESUPUESTO TOTAL PARA ESTE PLAN ES DE 400 MILLONES A REPARTIR EN TRES AÑOS

EN NOVIEMBRE DEL PASADO AÑO EL GOBIERNO CENTRAL APROBÓ UNA NUEVA LÍNEA DE AYUDAS, DOTADA INICIALMENTE CON 174 MILLONES DE EUROS, PARA LA RENOVACIÓN DE LA ACTUAL FLOTA DE TRANSPORTE POR CARRETERA HACIA VEHÍCULOS MENOS CONTAMINANTES, ASÍ COMO EL ACHATARRAMIENTO DEL ACTUAL PARQUE DE CAMIONES Y AUTOBUSES

Desde su puesta en marcha el pasado mes de marzo por las Comunidades Autónomas, que han sido las encargadas de gestionar dichas ayudas, la práctica totalidad de las solicitudes presentadas han sido dirigidas al achatarramiento de vehículos, ya que las otras líneas de ayudas para la compra de vehículos propulsados por vehículos eléctricos o de hidrógeno apenas ha tenido acogida, como era de prever, dada la escasa o nula oferta de este tipo de tecnologías.

PUEDEN ACOGERSE VEHÍCULOS MATRICULADOS ANTES DE 2019

Así, según ha podido conocer Fenadismer, una gran parte de las Comunidades Autónomas han agotado en tan pocos meses el presupuesto inicialmente adjudicado por el Gobierno para la línea de ayudas al achatarramiento por el aluvión de solicitudes presentadas por los transportistas. Pueden acogerse a ella todos los vehículos de transporte actualmente en circulación matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2019, siempre que cuenten con una autorización de transporte al menos en los dos años anteriores a la solicitud de la ayuda, sin necesidad de tener la ITV en vigor.

SE ACHATARRARÁN 20.000 CAMIONES

Aunque el presupuesto total dotado para este Plan por el Gobierno es de 400 millones de euros a repartir en tres años, en concreto hasta abril de 2024, es muy previsible que dichos fondos se agoten mucho antes, con el que se cubriría antes de lo inicialmente previsto el objetivo de achatarrar 20.000 camiones y 3.000 autobuses, teniendo en cuenta además la actual situación económica de incertidumbre que vive el sector del transporte.

Con la tarjeta SOLRED tu ruta se llena de ventajas



REPSOL

Inventemos el futuro



Con **SOLRED** te ayudamos en la **gestión y control** de tus vehículos:



Más de **3.900 Estaciones de Servicio** en España y Portugal y **más de 40.000 establecimientos** en toda Europa.



Truck Station: red de Estaciones de Servicio con **servicios específicos para el transportista.**




Posibilidad de pagar en los peajes **sin necesidad de parar.**

Registra tus tarjetas Solred en Waylet,
la app gratuita de Repsol, y disfruta de más ventajas.



Infórmate y solicita tu tarjeta en el **913 387 210** o en **repsol.es**
y deja que te asesoremos con el **recomendador online.**



 *Cofinanciado por la Unión Europea
Mecanismo «Conectar Europa»



ESTOS SON LOS CAMIONES QUE NO TENDRÁN QUE LLEVAR TACÓGRAFO

LA NUEVA NORMA ENTRA EN VIGOR EL 21 DE SEPTIEMBRE

EL GOBIERNO HA APROBADO EN CONSEJO DE MINISTROS UN REAL DECRETO POR EL QUE SE AMPLÍAN LAS EXENCIONES EN EL USO DEL TACÓGRAFO A DETERMINADAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE

Entre las novedades incluidas como exenciones a la obligatoriedad del uso del tacógrafo destacan determinadas especialidades en el sector de la construcción, en concreto, el transporte preamasado de hormigón en vehículos especializados, así como el transporte privado complementario de maquinaria de construcción, siempre que en ambos casos el recorrido a realizar se encuentre íntegramente com-

prendido en un radio de cien kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa o autónomo titular del vehículo.

VEHÍCULOS ALTERNATIVOS

También se excluyen los transportes de mercancías realizados con vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya masa máxima autorizada no sea superior a 7,5 toneladas, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de cincuenta kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

CEUTA Y MELILLA

Asimismo, se exime del uso del tacógrafo los servicios de transporte, tanto de mercancías como de viajeros, que discurren íntegramente por el territorio de las Ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, que hasta ahora se veían obli-



gados a utilizarlos los transportistas de ambos territorios pese a la extensión tan reducida de ambas poblaciones.

“INCOMPRESIBLEMENTE RECHAZADAS”

La ampliación de las exenciones a la obligatoriedad del uso del tacógrafo previstas en la normativa nacional deja un sabor agridulce. “Algunas que habían sido solicitadas por las asociaciones del sector han sido incompresiblemente rechazadas”, apuntan desde Fenadismer.

UNO DE CADA CUATRO TRANSPORTISTAS CONTROLADOS FUE MULTADO



Las campañas de control de camiones puesta en marcha por la ROADPOL (European Roads Policing Network) y que se desarrollaron en 19 países europeos durante dos semanas de los meses de junio y julio muestran datos preocupantes. Se controlaron 427.105 camiones y en casi en una cuarta parte de los casos se detectó algún tipo de infracción (102.283, el 23,95%).

Un total de 12.588 chóferes infringieron las normas sobre tiempos de conducción y descanso y en 11.662 casos no se gestionaron correctamente los tacógrafos. Además, se detectaron 545 casos de manipulación del dispositivo.

También destaca la cifra de profesionales del volante que conducía bajo los efectos del alcohol (376) y de las drogas (36).

La próxima operación de ROADPOL Truck & Bus tendrá lugar del 10 al 16 de octubre de 2022.



Una **DieselCard** para todo tipo de carburante



onturtle.eu



y servicios **OnTheWay** en su ruta por Europa

 EESS Gas

 Centro Translogístico

 Peajes

 Parking vigilado



SCANIA 25 P: LA ELECTROMOVILIDAD VA EN SERIO

NOS PONEMOS AL VOLANTE DEL 'CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2022'

EL FABRICANTE SUECO TAMBIÉN SE SUBE A LA ELECTROMOVILIDAD CERO EMISIONES CON UN CAMIÓN BEV (VEHÍCULO ELÉCTRICO DE BATERÍA) QUE, COMO ERA DE ESPERAR, ESTÁ A LA ALTURA DE LA MARCA. EN ESTA OCASIÓN, HEMOS TENIDO LA OPORTUNIDAD DE REALIZAR UNA TOMA DE CONTACTO CON SU CAMIÓN RÍGIDO 4X2 DE 19 TONELADAS Y CON PROPULSIÓN TOTALMENTE ELÉCTRICA

CAJA DE CAMBIOS DE DOS VELOCIDADES

En este apartado como en otras ocasiones, Scania nos presenta un producto desarrollado y fabricado por ellos. Este nuevo propulsor integra en un solo bloque el motor eléctrico y la caja de cambios. La denominación comercial de esta nueva caja automatizada es la GE21S21, y solo nos ofrece dos velocidades. Una primera con una relación de 2,59:1, que como hemos comprobado tiene como función amortiguar en gran medida el potente par del que dispone su motor eléctrico. La segunda relación es de 1:1 y se engrana en cuanto el camión se acerca a los 40 km/h. Para el eje trasero, Scania ha optado por una relación algo más corta (4,88). Este eje es un modelo R660 de simple reducción.



El nuevo propulsor eléctrico de la factoría Scania es de imanes permanentes con refrigeración por pulverización de aceite. Aunque es pequeño de tamaño, sus prestaciones son excelentes. La potencia continua que nos ofrece al pisar el acelerador es de 230 kW (310 cv) llegando a dar un pico máximo de 295 kW (400 cv). En cuanto al par, en continuo tenemos 1300 Nm con un pico máximo 2200 Nm. Si comparamos estos datos con un diésel, tendríamos que irnos a un 420 cv de 13 litros de la marca para acercarnos. Además, por la curva de entrega de par que presentan los motores eléctricos, estos están disponibles desde las primeras vueltas del motor.

La activación de esta nueva caja de cambios se realiza mediante un mando Opticruise como el que montan sus homólogos diésel. Aunque ahora varias de sus funciones (manual/automático, freno gases, etc.) no son necesarias con esta tecnología eléctrica. La única que se mantiene es el freno regenerativo de cinco posiciones que, utilizándolo de modo eficiente, permite aumentar nuestra autonomía. Otras de las funciones en las que Scania es uno de los fabricantes más experimentado y no podía faltar en este 25 P es el Ecoroll. Se activa automáticamente en cuanto detecta que es más ventajoso rodar desacoplado y no estamos haciendo uso de alguno de los cinco puntos de los frenos regenerativos del mando Opticruise.

En cuanto a los modos de conducción, este modelo solo nos permite optar por el estándar. Pero eso tampoco es problema ya que con el simple hecho de pisar a fondo el pedal del acelerador tenemos toda la potencia a nuestra disposición y, como hemos comprobado, acelera de manera sorprendente.

HASTA 250 KM DE AUTONOMÍA

En cuanto a la capacidad y el número de baterías en la Serie P, Scania comercializa dos combinaciones, teniendo en cuenta la distancia disponible entre ejes. La primera opción es montar 5 baterías que irán situadas una bajo la cabina ocupando el sitio que deja libre el motor diésel y cuatro en los laterales. Con esta configuración de baterías la capacidad de carga total de 165 kWh y la autonomía del camión se estira hasta los 130 km. La segunda opción es equipar con cuatro baterías más nuestro camión, pa-



1



2



3

1. El modelo testado monta nueve baterías. Ocho están situadas en los laterales de los largueros y una bajo la cabina.
2. Bajo la cabina, el motor térmico es sustituido por uno de los módulos de batería.
3. La conexión para realizar la carga es del tipo CCS 2 con una velocidad máxima de carga de 130 kW/200 A en corriente continua.

EL PROPULSOR DE ESTE CAMIÓN 100% ELÉCTRICO INTEGRA EN UN SOLO BLOQUE EL MOTOR ELÉCTRICO Y LA CAJA DE CAMBIOS

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: Eléctrico de imanes permanentes
..... con refrigeración de aceite
- Potencia máxima: 295 kW/ 400 cv (pico),
..... 230 kW/ 310 cv (continua)
- Par máximo: 2200 Nm (pico), 1300 Nm (continua)

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: GE21S21
- N° de velocidades: 2
- Puente trasero: Modelo R660
- Relación de grupo: 4,88
- Relación velocidades: 1ª 2,59:1, 2ª 1:1

SUSPENSIONES

- Delantera: Neumática para 8 toneladas
- Trasera: Neumática 2 fuelles para 11,5 t

FRENOS

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

DIRECCIÓN

- Tipo: Hidráulica de recirculación de bolas
..... con asistencia eléctrica EAS

RUEDAS

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

BATERÍAS

- Número de baterías: 9 de iones de litio
- Capacidad total: 300 kWh
- Tipo de conexión: CCS tipo 2

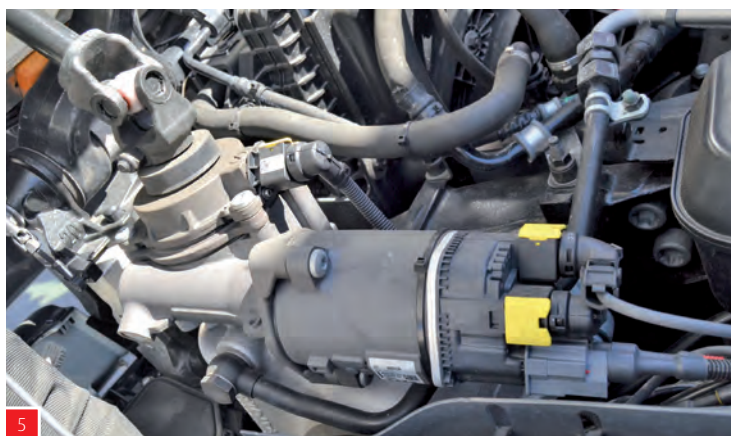
TIEMPO DE CARGA

- CC alta potencia de 130 kW: ... 100 minutos

PESOS

- MMA: 19 toneladas

SCANIA OFRECE DOS COMBINACIONES DE BATERÍA: 5 O 9 MÓDULOS. CON LA SEGUNDA OPCIÓN, PODEMOS RECORRER HASTA 250 KM



4. Para mejorar y suavizar la dirección, este camión urbano monta el sistema EAS de Scania.
5. El puesto de conducción en este modelo 25 P no renuncia a nada y está a la altura de sus gemelos diésel.
6. El cuadro de relojes presenta algunos cambios que informan al conductor sobre la autonomía y la gestión de la cadena cinemática, pero en lo general mantiene la misma estética.

CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2022



Un jurado compuesto por más de medio centenar de directivos de empresas de transporte de mercancías que ya trabajan con vehículos 'eco' y especialistas del ámbito de las energías alternativas, ha distinguido al Scania Eléctrico (BEV) con este reconocimiento, en el marco de los Premios Nacionales del Transporte. En la imagen, Sebastián Figueroa, Director General de Scania Ibérica, con el galardón.

sando de 5 a 9. Con esta configuración pasamos a disponer de 300 kWh de capacidad de carga y aumentamos en 70 kilómetros la autonomía, eso sí necesitamos un chasis con una distancia superior a 4350 mm entre ejes. Con esta segunda opción podemos realizar un total de hasta 250 km.

En cuanto a la carga, Scania monta un conector CCS tipo 2. La velocidad máxima de carga que admite es de 130 kW y 200 amperios en corriente continua. Con un cargador que sea capaz de suministrarnos esa potencia, en tan solo 30 minutos dispondremos del 80 % de la carga total en las baterías. Esto en autonomía nos supone algo más de 200 kilómetros.

71,7 KW/H A LOS 100 KM

Nuestra ruta ha sido similar a la que puede realizar cualquier camión dedicado a la distribución. Una

LA POTENCIA CONTINUA QUE NOS OFRECE SU PEQUEÑO MOTOR AL PISAR EL ACCELERADOR ES DE 230 KW (310 CV)

NUEVO E-DOBLÒ. IMPULSADO POR EL INGENIO.



SOLUCIONES PEQUEÑAS PARA GRANDES RETOS.

El nuevo E-Doblò ya ha llegado. 100% eléctrico, completamente renovado y actualizado, con todas las soluciones innovadoras e ingeniosas para tu negocio.

- TOTALMENTE ELÉCTRICO (HASTA 280 KM* DE AUTONOMÍA) • 2 LONGITUDES DISPONIBLES
- TECNOLÓGICAMENTE AVANZADO (17 ADAS) • PEQUEÑO PERO CAPAZ (MAGIC CARGO)
- HASTA 4,4M³ DE VOLUMEN DE CARGA Y 1 TONELADA DE CARGA ÚTIL

www.fiatprofessional.com/es

FIAT
PROFESSIONAL

*Autonomía Rango WLTP. Nuevo E-Doblò: Emisiones WLTP CO₂ 0 g/km. Consumo combinado WLTP 202 Wh/km (batería 50 kWh). En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción.

RECORRIDO

Punto control	Km	Tipo vía	Altura s/mar
→ Torrejón-Madrid-Torrejón	57	Autovía/Urbana	695

parte del recorrido transcurrió por autovía y el resto en la ciudad de Madrid. Al comenzar este contacto, el indicador de carga nos indicaba que la batería se encontraba al 98%. Después de recorrer 57 kilómetros, hemos terminado con el indicador de carga al 79%. Si hacemos un pequeño cálculo, en los 57 kilómetros realizados solo hemos consumido un 19 % de la batería (una media de 71,7 kW/h a los 100 km). Con este consumo realizado durante la prueba con las 9 baterías instaladas, recorreríamos sin dificultad más de los 260 kilómetros de auto-

HEMOS REALIZADO UN RECORRIDO MIXTO (AUTOVÍA Y URBANO) DE 57 KILÓMETROS Y EL CONSUMO MEDIO SE HA SITUADO EN 71,7 KW/H A LOS 100 KM

EFICAZ Y EFICIENTE

Un camión eléctrico no tiene por qué ser 'raro'. Me explico. Hace unos años veíamos prototipos eléctricos con diseños extravagantes, que en teoría iban a marcar el futuro del transporte. Pues nada más lejos de la realidad, Scania ha elegido su Serie P por su componente urbano y regional, lo ha electrificado y, como hemos comprobado, pone a disposición de los profesionales un vehículo que cumple su cometido de una manera eficaz y eficiente, sin extravagancias en su diseño.



mía que ofrecen los datos del fabricante. También hay que tener en cuenta que durante la prueba el camión siempre ha estado con una carga de 4,3 toneladas. Esto no pasa en una ruta de distribución real, ya que según se va realizando el reparto, el camión va pesando menos y mejoraría los datos de consumo.

CABINA 100% URBANA

Nos hemos subido a una cabina P diurna modelo CP 17 aunque la marca también nos ofrece esta misma motorización sobre un chasis con cabina L. Esta cabina tiene un enfoque urbano y regional y es la más acertada y cómoda para el transportista que tienen que realizar más de una entrega y necesitan subir y bajar del camión en infinidad de ocasiones. En esta cabina Serie P solo es necesario peldañar dos escalones para acceder a su interior.

Una vez situado en el puesto de conducción, nada nos indica que nos encontramos en un camión eléctrico: cuadro de relojes, volante, mando Opticruise y tablero los hereda de su gemelo diésel. Solo nos damos cuenta de que nos encontramos en un camión diferente cuando lo ponemos en marcha por medio de la llave de contacto y vemos que el motor no se oye. Al activar el cuadro de relojes ya no queda duda: nos encontramos en un camión con tecnología eléctrica. El cuadro nos ofrece una información clara y precisa de lo que debemos saber cómo conductor en un camión con esta tecnología: la carga de la batería, kilómetros realizados, autonomía restante y además nos da información de si nuestra conducción es eficiente.

En el apartado de sensaciones, nos gusta el tacto de los distintos elementos con los que interactuamos con el camión (dirección, pedales...). Pero si hay algo diferente en este camión (al margen del nivel sonoro), es la sensación de ligereza. Aunque este camión tiene algo más de masa, transmite más agilidad al conductor tanto a la hora de circular como a la de realizar maniobras.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS

www.cocentro.com

a un click en internet



COORDENADAS GPS

LATITUD: 40° 36' 6991" N

LONGITUD: 3° 58' 3319" O

COCENTRO



AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI. MATRICULACION: 30/08/2016



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI, MATRICULACION: 21/06/2017



AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI. MATRICULACION: 04/02/2016



CAMBIO AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI, MATRICULACION: 13/10/2016



AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI. MATRICULACION: 18/03/2016



CAMBIO AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI, F.MATRICULACION: 12/02/2018



INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 21/03/2016



AUTOMATICO, INTARDER, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, RUEDA 315/70, EURO VI. MATRICULACION: 17/02/2016



IVECO, AS4405467P EVO, CAMBIO AUTOMATICO, 2F INTARDER, AIRE ACONDICIONADO, GARANTIA 12 MESES CADENA CINEMATICA, EURO VI. MATRICULACION: 25/04/2017

COCENTRO, S.A.

Ctra. de Valencia, Km. 12

28031 Madrid

Tel. 91 301 37 60

Fax. 91 331 20 13

Contacto: Borja Cerón

email: b.ceron@cocentro.com

tlf. 618780122

Contacto: Javier de la llave

tlf. 626041250





IVECO INCORPORA NOVEDADES EN EL S-WAY

INCREMENTA LA REDUCCIÓN DE LOS COSTES DE USO Y REFUERZA LA APUESTA POR LA CONECTIVIDAD

DOS AÑOS DESPUÉS DE SU PRESENTACIÓN, Y TRAS LA GRAN ACEPTACIÓN ENTRE LOS CLIENTES, EL FABRICANTE ITALIANO ACTUALIZA SU BUQUE INSIGNIA

En junio de 2019 IVECO lanzó al mercado el nuevo vehículo industrial pesado, IVECO S-WAY, en sustitución del modelo Stralis. Se trataba de una completa renovación del buque insignia de la gama pesada, cuyo rediseño giraba completamente entorno al conductor, con foco en pilares como la mejora de la ergonomía, ampliación del espacio de la cabina, eficiencia y conectividad.

Dos años después y tras la gran aceptación entre los clientes, la marca presenta nuevas mejoras con el objetivo de reducir aún más los costes de uso para el transportista y ofrecer un camión 100% conectado, en el que cambia de forma radical la forma de interactuar del conductor con el vehículo. Si bien el nuevo modelo es prácticamente idéntico en el diseño exterior, existen siete diferencias significativas.

1. **NUEVAS POTENCIAS.** La gama Cursor 13 se ha ampliado con dos nuevas opciones de potencia: 490 CV y 530 CV, incorporándose a la gama de motores diésel disponibles para el IVECO S-WAY, conformada por Cursor 9 de 340, 360 y 400 CV; Cursor 11 de 420, 460 y 480 CV, y Cursor 13 de 410, 450, 490, 510, 530 y 570 CV.
2. **NUEVA LEGISLACIÓN DE EMISIONES, DE STEP D A STEP E.** IVECO ha adaptado su gama de motores Cursor 9, Cursor 11 y Cursor 13 a las nuevas regulaciones sobre emisiones establecidas con la norma Euro VI E, mecánicas que además se han homologado para utilizar como combustible HVO, el biodiésel de segunda generación.
3. **NUEVOS PUENTES CON EL GRUPO 2.31.** El IVECO S-WAY también lleva incorporado nuevos puentes traseros de reducción simple más eficientes para trabajar con el Cursor de 13 litros, con una relación más larga: 2,31:1, disponible con neumáticos de perfil estándar. Esto permite una reducción sustancial de régimen de giro del motor, lo que supone una mayor eficiencia al circular por rutas de larga distancia. Estas características hacen que el nuevo modelo estrella Cursor 13 de 490 CV sea un ver-

dadero campeón de TCO y el vehículo perfecto para viajes largos.

- 4. PILAR DE ALTA EFICIENCIA PARA EL AHORRO DE CONSUMO.** La versión del vehículo propulsada por gas natural ofrece dos nuevas mejoras para disminuir el consumo gracias al compresor de aire con embrague y la bomba de la dirección de caudal variable. Asimismo, el IVECO S-WAY aumenta la eficiencia del combustible en hasta un 3% con una nueva gama de motores y características avanzadas, lo que reduce aún más su coste total de propiedad y sube el listón en la productividad empresarial.
- 5. MEJORA DE LA CONECTIVIDAD.** La conectividad del vehículo ha evolucionado hasta ofrecer una caja telemática con un nuevo modem 4G y gran capacidad de cálculo, así como tarjeta SIM integrada eUICC para cumplir con la legislación de diversos países. Con esta novedad, IVECO es capaz de ampliar su oferta IVECO ON de servicios de conectividad habilitados con la innovadora función IVECO Over the Air Update, que permite a los clientes actualizar el software de sus vehículos de forma remota, sin tener que detenerse en un taller: una solución práctica que ahorra tiempo y garantiza que el vehículo esté siempre disponible, actualizado, protegido y en óptimas condiciones.
- 6. IVECO DRIVER PAL.** Otro punto clave de la renovación de los modelos IVECO S-WAY es la mejora

EL NUEVO MODELO ES PRÁCTICAMENTE IDÉNTICO EN EL DISEÑO EXTERIOR PERO INCORPORA SIETE DIFERENCIAS SIGNIFICATIVAS

de la conectividad, y en concreto, la incorporación del IVECO Driver Pal: el nuevo acompañante para el conductor de un vehículo IVECO, integra las funcionalidades MYIVECO y MYCOMMUNITY, y permite al usuario interactuar con el vehículo y la comunidad de conductores a través de los comandos de voz de Amazon Alexa. Este nuevo sistema, desarrollado con el apoyo de AWS Professional Services, ha sido diseñado para ayudar al conductor a optimizar su ruta y sus paradas, intercambiar mensajes con otros conductores en su ruta, compartir información útil y por supuesto, conocer el estado de su vehículo simplemente preguntando a Alexa.2

- 7. PACKS ACTUALIZADOS PARA MEJORAR EL TCO DEL VEHÍCULO.** Además, la marca también ha introducido otras modificaciones para mejorar la eficiencia de este modelo como el nuevo Modo Eco para el sistema de aire acondicionado automático, que elimina la absorción de energía innecesaria, y unas nuevas cubiertas aerodinámicas del pilar A que mejoran aún más el flujo de aire alrededor de la cabina.





MAN SIGUE AVANZANDO EN SU ESTRATEGIA ELÉCTRICA

EL FABRICANTE HA ANUNCIADO QUE PONDRÁ EN MARCHA SU PROPIA FÁBRICA DE BATERÍAS

A PARTIR DE COMIENZOS DE 2025, MAN PRODUCIRÁ A GRAN ESCALA EN SU FACTORÍA DE NÚREMBERG BATERÍAS DE ALTO VOLTAJE PARA CAMIONES Y AUTOBUSES ELÉCTRICOS

MAN Truck & Bus invertirá a lo largo de los próximos cinco años alrededor de 100 millones de euros en su emblemático centro de producción de motores de combustión. La capacidad de producción superará las 100.000 baterías al año, y las inversiones para desarrollar la producción de baterías garantizarán el prometedor futuro de 350 puestos de trabajo. Esta importante decisión de inversión, tomada en estrecha colaboración entre la empresa y los representantes de los trabajadores y con el apoyo directo de los políticos bávaros, brindará a la planta de Núremberg una clara perspectiva de futuro.

RESPALDO INSTITUCIONAL

En principio, durante unos dos años y medio las baterías, que junto con los motores son el elemento central de las propulsiones de vehículos industriales eléctricos, se fabricarán en una pequeña producción en serie en la planta de MAN en Núremberg. Está previsto que a mediados de 2023 comience la construcción de la producción en serie a gran escala y se complete a finales de 2024. De este modo, MAN sienta las bases para la industrialización a gran escala de sistemas de propulsión eléctrica de camiones y autobuses.

El fabricante de vehículos industriales está recibiendo el respaldo del gobierno federal de Baviera, que ha garantizado una partida de unos 30 millones de euros para financiar la investigación y la tecnología energética durante el período de 2023 a 2027, siempre que se cumplan las condiciones legales de financiación y presupuesto. Estos fondos se destinarán a la investigación en las áreas de ensamblaje de baterías, composición química y desarrollo de celdas, seguridad de las baterías, así como al reciclaje de baterías para garantizar la sostenibilidad de este



modo de propulsión. “Con nuestra decisión de invertir estamos garantizando cerca de 350 puestos de trabajo en la planta de Núremberg, así como cientos, si no miles, de puestos en toda Alemania. Decisiones de tal calado únicamente se pueden tomar en estrecha colaboración con todas las partes implicadas, tanto desde el ámbito de la empresa y los trabajadores como desde el ámbito político”, afirma Alexander Vlaskamp, presidente de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus SE.

UNA AUTONOMÍA DE HASTA 1000 KILÓMETROS

Las baterías son el resultado de un montaje complejo y de un equipo verdaderamente potente. Se componen de celdas de baterías que, a su vez, se agrupan en módulos y se combinan en capas individuales para formar un paquete de baterías. Toda esta labor requiere un nivel de know-how elevado además de unos estándares de seguridad estrictos. En función de su autonomía, un camión eléctrico de la serie pesada necesita hasta seis de estos paquetes de baterías, lo que, en principio, proporciona a los trucks de MAN una autonomía de entre 600 y 800 kilómetros. La tecnología de baterías de la próxima generación, que llegará en torno a 2026, prevé



EL FABRICANTE ESTIMA QUE, A MEDIADOS DE ESTA DÉCADA, EL COSTE TOTAL DE EXPLOTACIÓN DE UN CAMIÓN ELÉCTRICO SEA EQUIPARABLE AL DE UN CAMIÓN DIÉSEL

LA PRODUCCIÓN DE CAMIONES ELÉCTRICOS DE LA SERIE PESADA COMENZARÁ A PRINCIPIOS DE 2024 EN LA PLANTA DE MAN EN MÚNICH. EN 2019, YA PUSO EN CIRCULACIÓN UNA PEQUEÑA SERIE Y, ADEMÁS, LLEVA UN TIEMPO COMERCIALIZANDO FURGONETAS Y AUTOBUSES URBANOS COMPLETAMENTE ELÉCTRICOS

que se pueda alcanzar una autonomía de hasta 1000 kilómetros permitiendo así que el camión eléctrico sea finalmente adecuado para el transporte de larga distancia.

A mediados de esta década, el coste total de explotación de un camión eléctrico será equiparable al de un camión diésel. Por lo tanto, MAN espera que, a más tardar en esta fecha, la demanda de vehículos eléctricos por parte de los clientes aumente de forma considerable, siempre y cuando exista la adecuada infraestructura de carga.

COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

MAN Truck & Bus ha incorporado la sostenibilidad en su estrategia corporativa por primera vez en sus más de cien años de historia. Este compromiso es el eje central del informe de sostenibilidad 2021 que la compañía múniquesa, productora de camiones y autobuses, presentó el pasado 9 de junio al Pacto Mundial de la ONU, la mayor iniciativa a nivel global de sostenibilidad empresarial. La estrategia va en consonancia con las directrices del Pacto Mundial (del que MAN forma parte desde hace tiempo) y los objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (DSN).

Entre otras cosas, se compromete a lograr la neutralidad de los gases de efecto invernadero para 2050, y a que, a finales de esta década, al menos la mitad de los vehículos que comercialice en la UE sea eléctricos.

“Incluso en estos tiempos tan difíciles, estamos comprometidos con nuestra responsabilidad corporativa y consideramos que las acciones sostenibles nos permitirán seguir siendo competitivos y cumplir con los desafíos existentes a nivel mundial”, destaca Alexander Vlaskamp, CEO de MAN.





SERTRANS RENUEVA SU FLOTA CON LA NUEVA GAMA T DE RENAULT TRUCKS

ACABA DE INCORPORAR MEDIO CENTENAR DE UNIDADES

LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL CON SEDE EN BARCELONA LLEVA OPERANDO AL MÁS ALTO NIVEL DESDE EL AÑO 1987 Y SIGUE CRECIENDO E INNOVANDO EN SERVICIOS DE LOGÍSTICA Y DE TRANSPORTE

Su apuesta por la mejora continua incluye la selección de sus vehículos. Ahora acaba de incorporar 50 nuevos Renault Trucks T 520 equipados con pack Fuel Eco, el conjunto de herramientas que asegura el mejor desarrollo del camión en términos de conducción eficiente y ahorro de consumo, con la parada de motor automática o el modo power inhibido.

ANTICIPACIÓN PREVENTIVA

Estas nuevas unidades llevan incorporado el mantenimiento Excellence Predict, que asegura la gestión inteligente de las operaciones, gracias a la anticipación preventiva que permite la conectividad de los vehículos. Un sistema con el que disponer de los vehículos, siempre al día en el mejor estado, con un plan coordinado de las intervenciones que asegura la mínima inmovilización.

DIVERSAS MEJORAS

De esta forma, los nuevos vehículos -en los que se ha incorporado la nueva columna de dirección, con tres ejes de ajuste, un interior de cabina renovado para el mayor confort de conducción y descanso y una seguridad mejorada con la iluminación LED- permitirán a la empresa recorridos seguros, cómodos y a la vez, con un reducido consumo de combustible. Todo ello, con la garantía y eficacia del sistema Predict y la calidad de servicio de Motor Tárrega -distribuidor oficial de las de Lleida, Girona y parte de Barcelona-.



El fabricante francés ha incluido diversas novedades enfocadas a incrementar el confort del conductor.



VOLVO TRUCKS INICIA LA PRODUCCIÓN EN SERIE DE CAMIONES ELÉCTRICOS PESADOS

LAS VERSIONES ELÉCTRICAS DE VOLVO FM, VOLVO FH Y VOLVO FMX

CON ESTAS NUEVAS INCORPORACIONES, EL FABRICANTE SUECO CUENTA CON SEIS MODELOS DE CAMIONES ELÉCTRICOS FABRICADOS EN SERIE A NIVEL MUNDIAL, LA LÍNEA DE CAMIONES ELÉCTRICOS MÁS AMPLIA DE LA INDUSTRIA

La producción en serie de los camiones eléctricos más pesados de Volvo comenzará en la fábrica de Tuve, en Gotemburgo, Suecia, y el año que viene le seguirá la fábrica de Gante, en Bélgica. Volvo produce los camiones eléctricos en la misma línea que sus camiones convencionales, lo que proporciona una alta flexibilidad de producción y un aumento de eficiencia. Las baterías se suministran gracias a la nueva planta de montaje de baterías de Volvo Trucks en Gante.

“Esto es un hito y demuestra que estamos liderando el cambio de la industria. Hace menos de dos años que mostramos nuestros camiones eléctricos pesados por primera vez. Ahora estamos aumentando los volúmenes y entregaremos estos camiones a clientes de toda Europa”, explica Roger Alm, presidente de Volvo Trucks.

“HEMOS VENDIDO MÁS DE MIL UNIDADES”

La demanda de camiones eléctricos está aumentando rápidamente en muchos mercados, y uno de los factores es la necesidad de los compradores de cambiar a transportes libres de fósiles para cumplir los objetivos de sostenibilidad. La gama eléctrica de Volvo Trucks podría cubrir hoy en día alrededor del 45% de todas las mercancías transportadas en Europa, según las estimaciones de la marca.

“Hemos vendido más de mil unidades de nuestros camiones eléctricos pesados y más de 2.600 de nuestros camiones eléctricos en total. Son todavía cifras pequeñas, pero esperamos que los volúmenes aumenten de manera significativa en los próximos años. Para 2030, al menos el 50 % de los camiones que vendamos a nivel mundial deberían ser eléctricos”, señala Roger Alm.





ATIENZA TRANS INCORPORA A SU FLOTA UN eACTROS DE MERCEDES-BENZ

HA SIDO RECONOCIDO CON EL PREMIO EL 'CAMIÓN DEL AÑO 2022'

ESTE NUEVO MODELO DE LA FIRMA ALEMANA ES DESDE EL AÑO PASADO EL PRIMER CAMIÓN PESADO DE PROPULSIÓN ELÉCTRICA QUE SE PRODUCE EN SERIE EN EUROPA

El eActros de Mercedes-Benz adquirido por la empresa valenciana AtienzaTrans Hermanos responde a la configuración de camión rígido de tres ejes, ofrece 27 toneladas de MMA, una potencia sostenible de 400 kW (544 CV), una autonomía de utilización de hasta 400 kilómetros e incorpora un equipo con gancho Multilift específicamente desarrollado para prestar servicio en la actividad de recogida de residuos.

La firma del primer pedido de este modelo 100% eléctrico que se realiza en España se materializó en las instalaciones de Valdisa en Valencia. Pedro Santiago, gerente de ventas de Mercedes-Benz Trucks España, junto a Mario Polo Gerente de Valdisa Industriales y Juan Vicente Cervera, comercial del concesionario, acompañaron a Roberto Atienza en su apuesta por la movilidad eléctrica.

MÁS DE 40 AÑOS CON MERCEDES-BENZ

AtienzaTrans Hermanos, cliente de Mercedes-Benz desde 1980, tiene su base logística en Loriguilla (Valencia) y fue fundada en 1978 por Ángel Atienza, padre de los actuales gerentes. Sus comienzos en el transporte fueron en la especiali-

dad de movimiento de tierras y fue en 2009 cuando sus hijos -Ángel y Roberto- decidieron diversificar sus actividades y comenzar a operar en el sector de la recogida de residuos. Uno de sus principales clientes es Urbaser, compañía global de gestión de residuos y soluciones ambientales, que en colaboración con el Consorcio de Valencia, se encarga a través de AtienzaTrans Hermanos de la recogida de residuos de los 27 ecoparques de la región, siendo la mayor red de puntos limpios informatizados de España.

CAMIÓN DEL AÑO 2022 EN ESPAÑA

Un jurado compuesto por más de un centenar de directivos de empresas de transporte de mercancías y especialistas del ámbito de la automoción ha distinguido al eActros de Mercedes-Benz con el premio 'Camión del Año 2022'.





DAF ENTREGA LOS PRIMEROS CAMIONES LF ELECTRIC

LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DE ESTE ESPECIALISTA DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA YA ESTÁ EN LA CALLE

EL PROVEEDOR DE SERVICIOS LOGÍSTICOS HOLANÉS NABUURS UTILIZARÁ EL CAMIÓN PARA ABASTECER A LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSTELERÍA DE LA EMPRESA CERCVECERA AB INBEV EN GRONINGA (PAÍSES BAJOS)

Nabuurs se fundó en 1962 y está especializada en el suministro a tiendas, supermercados y hostelería. Con sede en Haps (Países Bajos), cuenta con 20 sucursales repartidas por el país que ofrecen soluciones de logística integradas. Este negocio familiar dispone de una flota de 350 camiones y una plantilla de unos 1000 empleados.

"El ayuntamiento de Groninga quiere acelerar el proceso para conseguir una logística urbana de cero emisiones, y el DAF LF Electric puede ayudar a lograrlo. A su vez, como empresa, queremos ganar experiencia con los camiones eléctricos", explica Dolf Hubertus, director de flota del proveedor de servicios de logística Nabuurs.

ASÍ ES EL LF ELECTRIC

El LF Electric es un camión diseñado para realizar tareas de distribución ligeras gracias a sus dimensiones compactas. Está disponible como vehículo rígido de 19 toneladas (distancia entre ejes de 5,30 o 5,85 metros) con una carga útil de 11.700 kilogramos.

Este camión de cero emisiones incorpora un motor eléctrico de 260 kW (370 kW de capacidad máxima) que se alimenta mediante una batería de 282 kWh (252 kWh reales) de litio-ferrofosfato (LFP) sin cobalto ni magnesio. De esta manera, el LF Electric cuenta con una autonomía de hasta 280 kilómetros, lo que es más que suficiente para completar las rutas diarias que se suelen realizar para la distribución urbana.

Una característica especial del nuevo DAF LF Electric es el sistema de carga combinado. La carga lenta (400 V de CA, 22 kW, trifásica) permite cargar la batería del 20 % al 80 % en 6,5 horas. Para una carga completa (del 0 % al 100 %) se necesitan 12 horas. También se puede realizar una carga rápida (650 V de CC, 150 kW): la batería se carga del 20 % al 80 % en tan solo 60 minutos, o del 0 % al 100 % en 2 horas.





SCANIA Y GRUPO SESÉ APUESTAN POR EL USO DE COMBUSTIBLES RENOVABLES

EL OBJETIVO ES REDUCIR LAS EMISIONES DE CO2 EN UN 90%



Grupo Sesé forma parte de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año', 'Camión Ecológico del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'.

EL GRUPO SESÉ Y REPSOL, DE LA MANO DE SCANIA, QUE HA APORTADO SU EXPERIENCIA EN EL USO DE HVO, Y CON EL APOYO DE SEAT, CUPRA Y COCA-COLA EUROPACIFIC PARTNERS, HAN ARRANCADO ESTE PROYECTO PILOTO

Diez camiones Scania del Grupo Sesé circularán hasta mayo del 2023 por España y Europa utilizando biocombustibles avanzados. Este proyecto muestra el compromiso y la determinación que los diferentes actores de la cadena de suministro tienen para reducir sus emisiones y descarbonizar sus procesos logísticos.

El combustible renovable de Repsol es un biocombustible avanzado producido a partir de

residuos como: aceites vegetales usados, grasas animales o residuos agrícolas y forestales que no se destinan a la alimentación. Cumple con las certificaciones de sostenibilidad que exige la Directiva de Energía Renovable de la Unión Europea. Además, el producto cumple con todos los requisitos técnicos que garantizan su uso en los vehículos existentes en el Grupo Sesé sin necesidad de realizar ninguna modificación.

MUCHOS AÑOS TRABAJANDO CON HVO

“El uso de HVO en camiones Scania no es algo novedoso, llevamos ya muchos años trabajando con HVO en países del centro y norte de Europa. Para Scania el HVO es una alternativa real y este proyecto supone un paso más hacia los objetivos de descarbonización de Scania (Scania Science Based Targets). Tenemos el compromiso de reducir las emisiones de CO2 un 20% de los vehículos que comercialicemos en 2025, comparándolo con las emisiones de CO2 de los vehículos que vendimos en 2015. El uso del HVO tiene un gran impacto en la reducción de emisiones y nos va a ayudar a conseguir los objetivos”, ha explicado Alberto Linares, Director de Autobuses, Motores y Sostenibilidad de Scania Ibérica.



ONTURTLE AMPLÍA SU RED DE APARCAMIENTOS SEGUROS

AMPLÍA SU RED DE PARKING SEGUROS CON 18 NUEVAS INSTALACIONES EN DISTINTOS PUNTOS DE EUROPA

GARANTIZAR EL DESCANSO DEL CONDUCTOR PROFESIONAL Y SALVAGUARDAR SU SEGURIDAD Y LA DE LAS CARGAS QUE TRANSPORTAN HA SIDO SIEMPRE UNA PRIORIDAD PARA ONTURTLE

Como aliado para una movilidad de mercancías más eficiente, la compañía acaba de ampliar su red de parking seguro con 18 nuevos estacionamientos homologados y equipados en distintos puntos de Europa. Se han sumado: por un lado, 2 en Francia, CCI Deux-Sevres, en Niort, y el Dunkerque Security Truckstop, también al norte del país gallo; y por el otro, han incorporado 16 estacionamientos seguros más en diferentes puntos de Europa, fruto de su reciente acuerdo con Axxès, especialista del telepeaje para camiones en Europa.

UNA RED CON 21 ÁREAS DE DESCANSO SEGURAS

La firma contaba hasta ahora con tres parkings seguros certificados de este tipo: dos en Francia, en las estaciones de Calais y Beziers, y una en España, la del área de Servicio OnTurtle – La Jonquera. Precisamente el aparcamiento de camiones de OnTurtle en la Jonquera, es uno de los cinco parkings certificados en toda España por el European Secure Parking

Organisation (ESPOG), y el único certificado con el Level 2 por la Transported Asset Protection Association (TAPA). “En los tres casos, se trata de aparcamientos con una ubicación estratégica para la movilidad de mercancías, en puntos fronterizos entre Francia, España o Inglaterra”, apunta Marta Fàbregas, Chief Commercial and Marketing Manager.

MÁXIMO SERVICIO AL CONDUCTOR

“Los aparcamientos certificados para camiones contribuyen a mejorar las condiciones de descanso y seguridad de los conductores, además de proteger la mercancía que transportan”, explica Marta Fàbregas, “Una de nuestras prioridades también es que los aparcamientos de nuestra red incluyan, además de vigilancia para los vehículos, servicios básicos como duchas y aseos, lavabos, internet y opciones de compra de alimentos y bebidas para proporcionar un confort estándar”.

Ahora, los clientes de la compañía podrán disfrutar de estas condiciones en 21 ubicaciones distintas estratégicamente elegidas para garantizar sus rutas internacionales. Estos aparcamientos pueden pagarse con los distintos medios de pago contratados, como su DieselCard o los dispositivos OnTolls Europe y Bmoov.



VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES INCREMENTA SU CUOTA DE MERCADO

PLANTA A CARA LAS DIFICULTADES Y AFRONTA CON OPTIMISMO LA SEGUNDA MITAD DEL AÑO

EN EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO SE MATRICULARON 56.857 VEHÍCULOS COMERCIALES EN ESPAÑA, LO QUE REPRESENTA UNA CAÍDA DEL 35,4% RESPECTO AL MISMO PERIODO DE 2021 Y DE MÁS DEL 50% SI TOMAMOS COMO REFERENCIA 2019

los resultados hasta junio cabe destacar el incremento de la cuota de mercado en el canal neto, que se ha situado en el 7,8% (+0,8 p.p.), a pesar a la falta de disponibilidad de algunos modelos. “Desde el primer momento, hemos trabajado en la búsqueda de soluciones para atender a nuestros clientes del canal particular y de empresas e intentar priorizar estos pedidos. Esto ha penalizado nuestras ventas en el canal de rent a car, en el que hemos sido menos activos de lo que nos hubiese gustado en condiciones normales de disponibilidad”, explica Alberto

Al igual que en el mercado de los turismos, la incertidumbre económica, derivada del aumento de la inflación y del conflicto en Ucrania, junto con la crisis de los microchips son los principales factores que están marcando el ritmo de ventas en este sector.

PARTICULARES Y EMPRESAS, PRIORITARIOS

En este contexto, las matriculaciones de Volkswagen Vehículos Comerciales han alcanzado las 4.600 unidades durante los seis primeros meses, registrando una caída en línea con la del mercado español. En



“ESTAMOS CERRANDO EL MEJOR CICLO DE LANZAMIENTOS DE NUEVOS PRODUCTOS DE NUESTRA HISTORIA”



Alberto Teichman, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales.

Teichman, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales.

La marca ha registrado unos resultados especialmente buenos en el canal de particulares, en el que ha incrementado su cuota 2,9 p.p. hasta el 9,7%. “Este es un canal muy importante porque es la base del negocio de nuestra red de concesionarios. Para nosotros, la rentabilidad de la red es una prioridad. Esperamos cerrar este año con una rentabilidad media claramente por encima de la cifra de 2021, cuando se situó en el 1,4%”, explica Teichman.

ALTOS VALORES RESIDUALES

También ha sido destacable el resultado en renting con casi un 9,2% de market share, un canal estratégico en el que juegan un papel fundamental los altos valores residuales de la marca. “Seguimos mejorando nuestra ventaja competitiva en valores residuales, nuestro mejor activo y el mejor indicador de la salud de nuestra marca”, añade.

El directivo pone en valor la labor de la red de concesionarios: “El sector está viviendo unas circunstancias excepcionales, esperamos ir recuperando la normalidad en el segundo semestre. Quiero agradecer el magnífico trabajo que están haciendo nuestros concesionarios”.

UNA GAMA RENOVADA

Por otra parte, 2022 está siendo un año muy importante para Volkswagen Vehículos Comerciales en cuanto a la renovación de su gama. “Estamos cerrando el mejor ciclo de lanzamientos de nuevos productos de nuestra historia”, explica Teichman. En 2021, la marca lanzó el nuevo Caddy, al que siguió el nuevo Multivan, cuya versión híbrida enchufable de 7 plazas está teniendo una aceptación excepcional. Recientemente, la marca ha presentado el ID. Buzz, la reinterpretación eléctrica del mítico Bulli, y hace tan solo unas semanas, la última generación del Amarok, un modelo completamente nuevo fruto de la colaboración con Ford, que llegará al mercado español en el primer semestre de 2023.



CIFRAS RÉCORD EN VENTA DE RECAMBIOS

La evolución de la compañía en las diferentes áreas de negocio ha sido positiva en este primer semestre. De esta forma, Volkswagen Vehículos Comerciales ha cerrado con una facturación por venta de recambios récord, con un 19,6% de crecimiento en el primer semestre respecto a la cifra de 2021 y de un 42% si tomamos como referencia 2019. Mientras, la marca continúa su proceso de especialización a través de su programa Service Plus -que cuenta ya con 16 instalaciones y cerrará el año con unas 20- y el lanzamiento de nuevos modelos que se añaden a su gama profesional, como el nuevo Crafter Grúa dentro de las soluciones estandarizadas. En el área de Vehículos de Ocasión la evolución ha sido también muy positiva y la previsión es cerrar con un volumen de ventas similar al de 2021, que fue un año record para la marca.

“EL SECTOR ESTÁ VIVIENDO UNAS CIRCUNSTANCIAS EXCEPCIONALES, ESPERAMOS IR RECUPERANDO LA NORMALIDAD EN EL SEGUNDO SEMESTRE”



MERCEDES-BENZ VANS REFUERZA SU APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD

HA ANUNCIADO QUE COLABORARÁ CON RIVIAN EN LA PRODUCCIÓN DE FURGONETAS ELÉCTRICAS

EL OBJETIVO DE MERCEDES-BENZ VANS ES ACELERAR LA PRODUCCIÓN DE FURGONETAS ELÉCTRICAS QUE PERMITAN HACER LA TRANSICIÓN A UN TRANSPORTE MÁS LIMPIO Y EFICIENTE

Ambas compañías tienen la intención de crear una nueva empresa que producirá furgonetas eléctricas del segmento grande para Mercedes-Benz Vans y Rivian, en los próximos años, en una de las factorías de la firma de la estrella en Europa central.

SINERGIAS

Las empresas prevén vehículos de diseño específico para cada marca, pero en líneas de montaje comunes. Se producirán dos furgonetas grandes, una basada en VAN.EA, la nueva plataforma exclusivamente eléctrica de Mercedes-Benz Vans, y la otra basada en la furgoneta eléctrica de segunda generación, Rivian Light Van (RLV). Al trabajar conjuntamente, se podrán aprovechar las sinergias operativas y aumentar la eficiencia de costes para contribuir a que las furgonetas eléctricas sean más asequibles reduciendo el coste total de propiedad del vehículo (TCO).

"COMPARTIMOS LA MISMA AMBICIÓN ESTRATÉGICA"

"Estoy encantado de que estemos ahora uniendo fuerzas con Rivian. Compartimos inversiones y tecnología porque también compartimos

la misma ambición estratégica: acelerar la electrificación del mercado de las furgonetas con productos sostenibles y superiores para nuestros clientes", asegura Mathias Geisen, director de MB Vans.

UN FUTURO ELÉCTRICO

El objetivo de Mercedes-Benz para mediados de esta década es que todas sus nuevas furgonetas sean exclusivamente eléctricas. Para ello, está inmersa en el pleno desarrollo de una arquitectura de furgoneta completamente nueva, modular y totalmente eléctrica, denominada VAN.EA. Además, está realizando importantes inversiones en dos de las plantas que acogerán la producción de estos vehículos: Düsseldorf y Ludwigsfelde.





KÄSSBOHRER PRESENTA EL NUEVO K.SKS B

AMPLÍA SU GAMA DE VOLQUETES PARA LA CONSTRUCCIÓN

EL FABRICANTE DE SEMIRREMOLQUES SIGUE TRABAJANDO PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DE SUS CLIENTES CON MEJORAS CONTINUAS Y NUEVOS LANZAMIENTOS



El K.SKS B es un semirremolque volquete de 3 ejes concebido para el transporte de materiales de construcción como tierra, piedra arenisca o asfalto. Tiene una tara a partir de 5.350 kg y destaca por su fiabilidad y robustez en las condiciones más duras. Su robusto chasis con proceso de inmersión cataforética (KTL) ofrece durabilidad durante toda la vida del vehículo. Este volquete tiene una capacidad de 12.000 kg y un suelo en forma de U que garantiza una rápida descarga de los materiales a granel. Su cilindro hidráulico con una capacidad de elevación de 250 bar permite una descarga eficiente desde el punto de vista operativo.

El K.SKS B ha sido diseñado para acoplarse a camiones de 4 x 2, 6 x 2, 6 x 4, y está equipado con un sistema de freno de un solo toque, y sistema de alerta de inclinación.

“JUNTOS OTROS 125 AÑOS”



Kässbohrer presentará novedades en todas sus gamas de vehículos (lonas, silos, basculantes, portacontenedores...) en la próxima edición de la IAA (Stand E11 Hall 27). Los profesionales del transporte tendrán la oportunidad de conocer sus servicios (financiación, postventa...) Esta edición coincide con el 125 aniversario de la fundación de la empresa y bajo el eslogan "Juntos por los próximos 125 años", Kässbohrer quiere dejar patente su compromiso para lograr un futuro mejor para el transporte. "Ahora más que nunca, debemos mejorar la conectividad y trabajar juntos para abordar los desafíos y mejorar nuestro sector", aseguran.



LIGERO RETROCESO DE LOS SEMIRREMOLQUES

En agosto se han comercializado 633 unidades en el mercado español, un 4,67 % menos que en 2021, pero en lo que va de año se mantiene la tendencia positiva: 9.440 semirremolques matriculados (+5,40%), según los datos de Asfares.

Las Lonas, con 210 matriculaciones en el mes que acaba de concluir, son el tipo más vendido en el mercado español (3.257 en 2022 / -0,25%). Le siguen los Frigoríficos con 168 matriculaciones en agosto y 2.820 en el año (+26,12%). Portacontenedores y Cisternas también cierran el periodo enero-agosto en positivo: +3,7% (644 unidades), y +0,74% (544 unidades). Por el contrario, los Furgones (362 / -5,48%) no consiguen mejorar sus datos del año pasado.

En 2022, Lecitrailer ha matriculado 2.084 unidades en España, le siguen Schmitz Cargobull (1.879) y Krone (687).

AÚN PUEDES MATRICULARTE EN EL MÁSTER CETM-ESIC

El Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte y Logística, impartido por CETM junto con la Escuela de Negocios ESIC, tiene abierto su plazo de matriculación en la que será su XXV edición.

La formación abarca un total de 450 horas (de noviembre a julio en horario de viernes por la tarde y sábados por la mañana) en las que el equipo de profesores y un grupo de expertos del transporte y la logística desarrollan, junto a los alumnos, un trabajo tutelado para que, al terminarla, sea posible asumir la gestión y dirección de una empresa de transporte y logística.

Los interesados pueden llamar al 606635267 o escribir a emanso@ceftral.es para inscribirse y consultar cómo poder beneficiarse de la beca.



SE ESTANCA LA MEJORÍA DE LA MOROSIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

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, sancionando los incumplimientos en materia de plazos de pago en el sector del transporte de mercancías por carretera con multas de hasta 6.000 euros, que podrán alcanzar los 30.000 euros para aquellas situaciones reincidentes más abusivas. A lo largo de estos meses se ha ido notando una evolución positiva de los plazos máximos de pago a los transportistas por parte de sus clientes, aunque dicha tendencia favorable lamentablemente se ha estancado en el mes de julio (75 días de media),

según el último Observatorio permanente de la morosidad y los pagos en el sector del transporte por carretera, que FENADISMER continúa elaborando mensualmente en colaboración con la Fundación Quijote para el Transporte.

“Es necesario continuar la actuación activa por parte de los servicios de inspección para conseguir el pleno cumplimiento y aplicación de la legislación sobre morosidad en el sector del transporte por carretera, ya que si bien se ha podido constatar desde su aprobación una importante reducción aún subsiste un grado significativo de incumplimiento”, señalan desde Fenadismer.





HA FALLECIDO JACQUES PUTZEYS, EL GRAN JURISTA DEL TRANSPORTE

Cumplo emocionado el penoso deber, impuesto por la amistad, de comunicar el fallecimiento reciente (31 agosto 2022) de uno de los mayores especialistas del Derecho del transporte por carretera que el siglo XX ha visto (con Loewe, Rodière, Wijffels, Haak, Fioux, mi padre...).

Jacques Putzeys (Engis, Bélgica, 1927), fue Catedrático de Derecho en la Universidad Católica de Lovaina, y ejercer la Abogacía le aportó el conocimiento práctico del transporte, publicando, en varias ediciones, libros de referencia, no solo para sus estudiantes sino para todos los profesionales jurídicos de este ámbito, como Droit des transports, Transport et tourisme, o su obra cumbre: Le contrat de transport routier de marchandises.

Fue entre 1977 y 1994 Presidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos de la Unión Internacional de los Transportes por Carretera

(IRU), precedido por Verbeek y sucedido por Theunis, y ahí nació nuestra amistad, para mí un privilegio, desde que en 1989 participé por primera vez como Delegado español, por ASTIC, en dicha Comisión. Mereció un Liber Amicorum (1996), en que me honró colaborar.

Siempre me ayudó, incluso en mi tesis doctoral, poniendo a mi disposición su espléndida biblioteca, cuando me alojé con mi esposa varios días en su casa de Bruselas (2014).

Conoció y amó España, y, persona religiosa y culta, admiró nuestro Camino de Santiago, que coincide con su propio nombre (Santiago = Jacques, en francés) e incluso lo recorrió... ¡a pie!

Descanse en paz el maestro y amigo.

Francisco Sánchez-Gamborino



LOS CAMIONES CONSOLIDAN SU RECUPERACIÓN

Mientras las factorías intentan regresar a la plena normalidad, las matriculaciones han vuelto a crecer en el mes que acaba de concluir (27,4% / 1.311 unidades), según los datos de Anfac.

Las Tractoras se mantienen como el segmento con más peso en el mercado: 881 vehículos, un 54% más que en agosto del año pasado. Scania (177), Mercedes-Benz (150) e IVECO (145) han liderado las matriculaciones. Los Medios también han cerrado el mes en positivo: 177 unidades (+7,3%). Por su parte, los camiones Ligeros y los Pesados Rígidos han puesto la nota negativa y despiden agosto retrocediendo un 46,7% (24 unidades) y 7,3% (229 unidades)

En el periodo enero - agosto, se han matriculado en España 14.438 vehículos industriales dedicados al transporte de mercancías, un 8,8% más que en 2021.



La garantía
del fabricante

Lavadora de piezas LAVAPEN para piezas pequeñas y medianas

- Lavado manual con lanza con boquilla pulverizadora
- Capacidad de hasta 70 kg
- Hasta 80 bar de presión
- Hasta 60°C de calefacción
- Alimentación eléctrica



Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612

www.sefac.es o facebook/SefacEspana



ACOTRAL-ONTIME ABRE LAS PUERTAS A LA ELECTROMOVILIDAD CON VOLVO TRUCKS

Ha probado un vehículo rígido de 3 ejes 100% eléctrico en Palma de Mallorca. Se trata de un Volvo FE Electric de 26 Tn con 400 kW de potencia. Está equipado con 4 baterías (264 kWh en total) y cuenta con un equipo Carrier, alimentado directamente del motor eléctrico y sin consumo de gasoil. Según las estimaciones de la compañía se conseguirá una reducción de 36 toneladas de CO2 respecto a un camión convencional diésel además de una reducción considerable del ruido. El proyecto iniciado por Acotral, y que se ha testado durante todo el mes de agosto, prevé operar unos 165 km diarios con 4 servicios a zonas del centro urbano de Palma y 2 traslados al proveedor Font Des Teix. Para poder completar esta labor, se realizará una recarga nocturna de unas 4 horas y dos recargas en los tiempos de descanso durante el día. De esta manera, será posible cubrir el escenario del vehículo completo sin afectar a la operativa actual, en la que se utiliza un rígido diésel.

TRANSLEYCA TIENE NUEVO DIRECTOR CORPORATIVO



La compañía logística especializada en transporte por carretera ha incorporado a Jorge Vargas como su nuevo director corporativo. Reportará directamente a Mar Casas, presidenta y fundadora de la empresa leonesa. Vargas es licenciado en Derecho por la Universidad de León; Máster en Gestión de Recursos Humanos y Máster en Gestión Internacional de Pymes, ambos por la EOI. Cuenta con una amplia experiencia profesional en las áreas de gestión, dirección ejecutiva y comercial.

A lo largo de su carrera profesional ha trabajado en puestos de responsabilidad en empresas como Euroconsulting Alvarez de Paz, Aurum Corporación Empresarial, el Centro Comercial Abierto de Ponferrada o ALN Grupo. Hasta su incorporación a Transleyca y durante los últimos siete años, ha sido gerente del Círculo Empresarial Leonés. Desde Transleyca destacan que la llegada de Jorge Vargas “fortalece la línea directiva y de coordinación en un momento en que la empresa está en pleno proceso de expansión, incorporando nuevos clientes y rutas nacionales e internacionales”.



NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO REFUERZA SU POSICIÓN EN EL SUR DE ESPAÑA

La compañía ha culminado la primera fase de las obras de su nueva base logística en el Polígono Industrial Fuente Del Rey (Sevilla) junto a la A-4, y ya ha empezado a dar servicios a clientes y trabajadores de la empresa.

Las nuevas instalaciones constan de dos naves industriales de 1.600 m² sobre una parcela de 5.000 m², y cumple con todos los estándares actuales en términos de calidad, seguridad y productividad. Además, cuentan con avanzadas medidas de seguridad y vigilancia en una amplia campaña para los camiones que pernoctan en ella. No sólo medios técnicos, sino personales contando con guarda de seguridad 24h todos los días de la semana. Están previstas otras obras de ampliación y mejoras que finalizarán en diciembre de este año y comenzarán a funcionar a principios de 2023. Según la dirección de la empresa, el objetivo de esta nueva instalación es “complementar los actuales servicios que ya veníamos ofreciendo a nuestros clientes asentados en Sevilla y centralizar en una sola localización el almacenaje temporal de sus mercancías, así como ofrecer un área de servicio y descanso a nuestros chóferes. Sevilla es un enclave estratégico para nosotros y por eso la compañía quiere estar presente en ella y aprovechar su gran potencial.”

GRUPO LOGÍSTICO FUENTES CAMBIA DE MANOS

La compañía murciana fundada a principios de la década de los 90' ha sido adquirida por Lineage Logistics, una empresa estadounidense del sector industrial de temperatura controlada del mundo y proveedor de soluciones logísticas, que hace su segunda incursión en nuestro país después de hacerse con el control de Frigoríficos de Navarra en 2021.

La familia Fuentes pasa a formar parte del accionariado de Lineage Logistics y seguirá al frente del negocio. No ha trascendido cuál será su participación exacta ni el dinero que recibirán por la venta del Grupo. Rafael Fuentes, CEO de Grupo Logístico Fuentes, ha señalado que se siente “orgulloso” de que su empresa entre a formar parte de Lineage, una entidad a la que considera “a la cabeza de la innovación del sector. Grupo Fuentes quiere continuar liderando el negocio de Lineage en España y jugará un papel líder en la expansión del transporte en carretera a través de Europa”.





IVECO TOPCARE: SIEMPRE AL LADO DE LOS TRANSPORTISTAS

Este servicio de asistencia premium ha sido diseñado para apoyar a los clientes en caso de mantenimiento imprevisto, consiguiendo que el vehículo vuelva a la carretera lo más rápido posible y cuidando del conductor si la incidencia requiere más tiempo para resolverlo. En caso de incidencia que obligue al conductor a parar en un taller para realizar un mantenimiento extraordinario, el Control Room de IVECO, que monitoriza constantemente los vehículos conectados, recibe una alerta inmediata que asigna la máxima prioridad a la resolución del problema en el vehículo. Se activa automáticamente un proceso de suministro urgente de piezas, y expertos cualificados en

diagnóstico se ponen a trabajar para minimizar el tiempo de inactividad. Si la reparación se prolonga más de lo previsto y el conductor se encuentra lejos de su casa, IVECO TOPCARE les proporciona una serie de servicios de hospitalidad que incluyen comidas, alojamiento en hoteles, traslados y aparcamiento, según sea necesario. Para una total tranquilidad, siempre se proporciona atención médica en caso de que no sea un problema de salud urgente. IVECO TOPCARE es un servicio de suscripción disponible en los vehículos conectados IVECO S-WAY, además del contrato de mantenimiento y reparación de IVECO.

NUEVO DAF NIGHT LOCK: MÁS SEGURIDAD PARA LOS CONDUCTORES

DAF Night Lock es una cerradura mecánica que aprovecha tanto el pasamanos como la robusta estructura de la puerta para evitar que se pueda acceder al camión mientras los chóferes descansan. Está perfectamente integrada en el panel de la puerta de los nuevos camiones XF, XG y XG+. Cuando se activa, el panel se desliza hacia abajo para conectarse con el robusto pasamanos y de este modo se bloquea la puerta. Un indicador rojo muestra claramente que el DAF Night Lock se ha activado. Para garantizar que el conductor pueda salir inmediatamente de la cabina en caso de emergencia, basta con pulsar el interruptor basculante para desactivar el bloqueo.

El nuevo DAF Night Lock ya está disponible para nuevos pedidos y también como solución a través de retrofit en todos los concesionarios oficiales de la marca.



FORD TRUCKS ESPAÑA ENTREGA LOS PREMIOS 'EXCELENCIA 2021'

La marca del óvalo celebró una nueva edición de los "Premios Excelencia"; un reconocimiento a personal de su equipo de concesionarios que han tenido un desempeño excepcional, en diferentes áreas de negocio, a lo largo de pasado año. Esta segunda edición ha sido muy especial, ya que es la primera ocasión en que se ha entregado el galardón de forma presencial, tras levantarse las medidas restrictivas por los efectos del COVID. Como en la primera edición, Ford Trucks España ha reconocido a siete profesionales:

- Excelencia en Ventas 2021 | Vicente Prieto - Mintegui
 - Excelencia en Taller 2021 | Adrián De Matías - Trucks Moes
 - Excelencia en Recambios 2021 | Francisco Fernández - Terratrucks
 - Excelencia en Att. Al Cliente 2021 | Fco. Manuel Sánchez - Almerisán
 - Excelencia en Servicio 2021 | Karina Martínez - Mecánicas Hercas
- Además, Pedro Moya, gerente de Trucks Moes (Madrid), recibió el premio a la trayectoria por su dilatada carrera, siempre ligada al mundo del transporte.

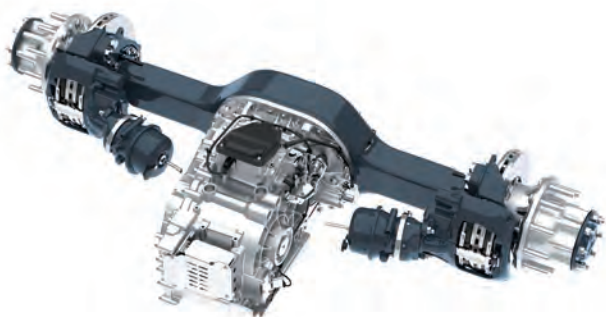


TGV TRANSITLAND EUROPEA REFUERZA SU FLOTA CON SEMIRREMOLQUES KRONE

La compañía barcelonesa especializada en transporte internacional con Francia e Italia ha adquirido vehículos del fabricante alemán. TGV Transitland Europea ha optado por semirremolques Krone Profi Liner. Se trata de lonas que destacan por su rigidez estructural y cuentan con marco exterior Multi Lock, doble protección antigolpes y prácticos pilares centrales.

ALLISON MOSTRARÁ SUS NUEVOS EJES ELÉCTRICOS PARA CAMIONES DE OBRA EN BAUMA

El fabricante de soluciones de propulsión tanto convencionales como eléctricas para vehículos comerciales medianos y pesados va a lanzar sus nuevos ejes eléctricos, Allison eGen Power, para vehículos de construcción, como volquetes, hormigoneras y tractores pesados, en Bauma 2022 (del 24 al 30 de octubre, Múnich, Alemania, Hall A3, stand 414). La eGen Power de Allison es una solución inmediata compatible con muchos de los chasis existentes, lo que facilita que los fabricantes de equipos originales aceleren sus programas de desarrollo. Cuenta con motores eléctricos totalmente integrados, caja de cambios de dos velocidades, refrigerador integrado, eficiencia y rendimiento óptimos y es compatible con vehículos eléctricos de batería (BEV) y vehículos de celda de combustible (FCEV), y aplicaciones híbridas. Además, presentará la nueva transmisión completamente automática TerraTran para las aplicaciones especiales más exigentes.



DACHSER PONDRÁ EN MARCHA SUS PRIMEROS CAMIONES DE HIDRÓGENO

La compañía sigue realizando pruebas de tecnologías de propulsión de cero emisiones para camiones. En 2023, la compañía planea poner en servicio dos camiones de pilas de combustible de hidrógeno (FCEV) en Alemania. En Magdeburgo, Dachser tiene previsto comenzar a operar con un camión de pila de combustible de hidrógeno Hyundai Xcient. El vehículo, que cuenta con un peso total permitido de 27 toneladas y ofrece 18 espacios para palés, tiene un alcance de hasta 400 kilómetros. Y en Hamburgo, Dachser utilizará un camión Bluepower 1938 FCEV de la empresa Enginius, subsidiaria del Grupo Faun, para entregas en el centro de la ciudad. Tiene un peso total permitido de 19 toneladas y puede transportar hasta 18 palés de mercancías con su remolque de caja fija. Su autonomía estimada es de 250 kilómetros.

SERGIO GÓMEZ, NUEVO DIRECTOR DE PEOPLE & CULTURE DE SCANIA IBÉRICA

Licenciado en Pedagogía y Máster en Dirección de RRHH y Organización, Sergio Gómez llega a Scania con una amplia trayectoria vinculada a los procesos de transformación y desarrollo organizativo, diseño e implementación de modelos de gestión de talento y digitalización de procesos de gestión de personas en diferentes industrias y contextos. En su última etapa, Sergio ha sido HR Manager (Online Business & Digital Transformation) and Head of Talent Management en CODERE. La llegada de Gómez se produce en un momento clave, en el que la industria de la automoción está asumiendo una importante transformación, y en el que el papel y la contribución de People & Culture es fundamental para las empresas y la integración de los objetivos y las necesidades del negocio con el desarrollo de las personas. Reportará directamente al director general de Scania Ibérica, Sebastián Figueroa.





UTA EDENRED PRESENTA SU NUEVA TARJETA DE COMBUSTIBLE Y SERVICIOS

La nueva tarjeta denominada UTA Card se caracteriza por un diseño moderno y elegante que pretende adaptarse a la nueva era de movilidad que afronta el sector de transporte. Sustituye a la UTA Full Service Card y sigue cubriendo los mismos servicios que su antecesora: combustible, peajes y servicios plus. El lanzamiento de esta nueva tarjeta profesional se enmarca dentro del compromiso de UTA Edenred por ser una firma pionera en servicios para el transportista a nivel europeo. La compañía ya ha puesto en el mercado más de 1.260.000 tarjetas de servicio para clientes de 41 países distintos.

La UTA Card es válida en más de 70.300 puntos de aceptación de 40 países de Europa. La oferta en España se compone de más de 1.700 puntos multimarca para escoger en función de las rutas y necesidades del cliente. Además de carburantes tradicionales y alternativos, los clientes tienen acceso a soluciones globales como: aparcamientos de seguridad, mantenimiento y reparación del vehículo profesional, asistencia en caso de avería (grúa, servicios de neumáticos y reparaciones), reserva de ferris, túneles de lavado, recuperación del IVA internacional – ofrecido a través de un proveedor de servicios asociado-, etc.



FARCINOX AMPLÍA SU RED COMERCIAL NACIONAL CON LA INCORPORACIÓN DE ALEJANDRO PÉREZ

La compañía manchega consolida su presencia en el norte, un área estratégica donde se encuentra una parte muy representativa de las grandes flotas de cisternas de España.

Alejandro Pérez cuenta con una dilatada experiencia de más de 25 años como comercial tanto en el sector de tractoras como también de semirremolques cisterna. En su nuevo cargo como responsable comercial de Farcinox para el área norte y noroeste, Alejandro será el encargado de sustentar los valores de la compañía y captar las necesidades de pequeñas, grandes y medianas empresas de transporte para ofrecerles el mejor servicio y asesoramiento técnico.

Con la incorporación de Alejandro, Farcinox se expande por todo el territorio nacional con un equipo consolidado, formado por Carlos Pané Fábregas como responsable comercial de la zona nor-este-levante y César Sanz al frente de las zonas centro y sur de España. Un equipo que trabaja codo con codo para convertirse en los aliados de sus clientes y ofrecer las mejores soluciones del mercado.

ANTONIO GARCÍA-PATIÑO ASUME NUEVAS RESPONSABILIDADES EN MERCEDES-BENZ TRUCKS

Desde el pasado 1 de julio, Mercedes-Benz Trucks España y Mercedes-Benz Trucks Portugal comparten el mismo equipo directivo, permitiendo la constitución una nueva organización interna denominada Mercedes-Benz Trucks Iberia.

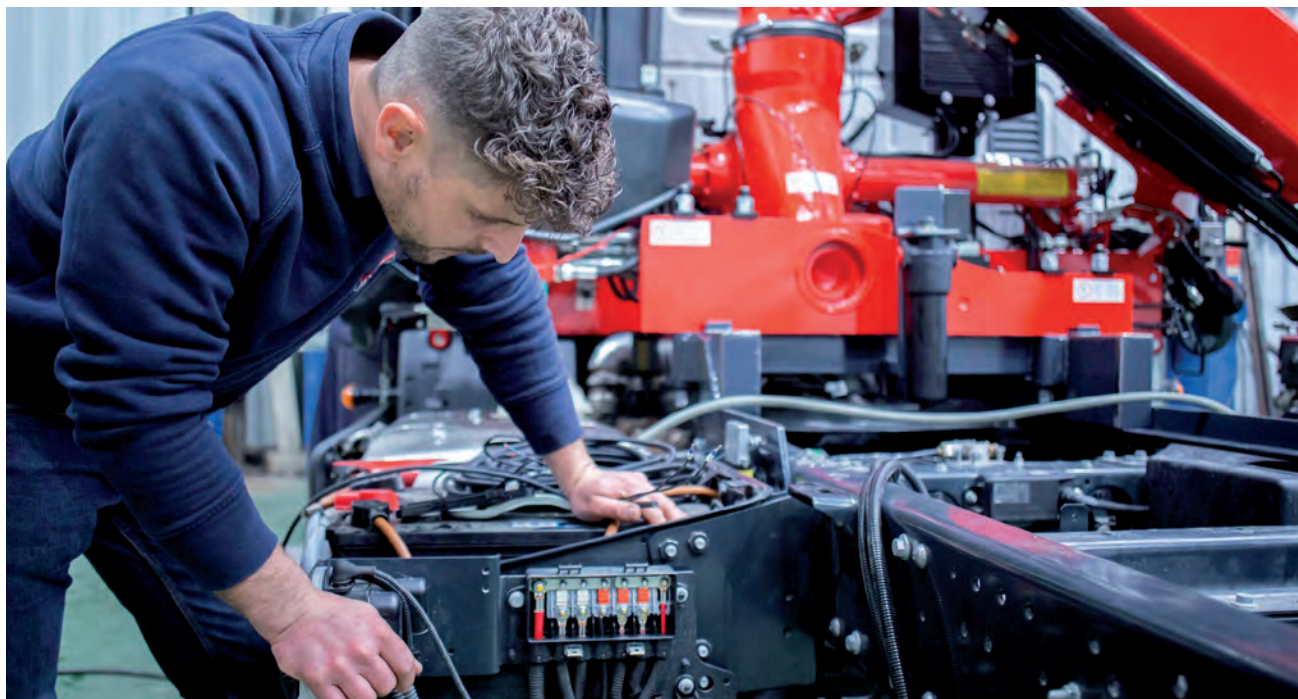
De este modo, en este proceso de unificación de la dirección y la gestión de ambos mercados, Antonio García-Patiño de Mercado continua como CEO de Mercedes-Benz Trucks España, y ha sido nombrado también CEO de Mercedes-Benz Trucks Portugal, en sustitución de Antonio Cabrita Martins recientemente jubilado. Manuel Gonzalo Bono, CFO de Mercedes-Benz Trucks España, ha asumido también esta misma función en Mercedes-Benz Trucks Portugal. Y Antonio Louro ha sido nombrado Director General de Mercedes-Benz Portugal.

Durante los próximos meses se reorganizarán internamente ambas empresas “con el fin de obtener unos procesos y equipos

más integrados, eficientes y en especial, mejor enfocados a los clientes de toda la Península”, explican desde la compañía.



SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



NUEVOS CRITERIOS EN LA REFORMA DE VEHÍCULOS MATRICULADOS

CAMBIOS A PARTIR DEL PRÓXIMO MES DE NOVIEMBRE

CUANDO COMPRAMOS UN VEHÍCULO Y LO MATRICULAMOS PARA PODER TRABAJAR, LO HACEMOS PORQUE ESTE HA SIDO HOMOLOGADO. ES UN REQUISITO LEGAL QUE GARANTIZA A TODOS LOS CIUDADANOS QUE ESE VEHÍCULO CUMPLE Y ES CONFORME CON TODAS LAS PRESCRIPCIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD Y MEDIOAMBIENTE ESTABLECIDOS POR LA UNIÓN EUROPEA

Los vehículos salen de fábrica, pero tras matricularse sabemos que antes o después, es posible que necesiten ser reformados para cambiar de actividad, añadir o restar equipamiento o simplemente por una cuestión estética. Entre tantas posibilidades, se puede dar el caso de que el cambio propuesto pueda alterar el estándar homologado y por lo tanto, tanto el conductor de ese vehículo como el resto de usuarios de la vía pública ya no disponen de una certificación que acredite su seguridad y respeto con el medio ambiente.

Esto nos lleva a identificar cambios que necesitan de una autorización administrativa y otros se pueden realizar sin comu-

nicación expresa. No es lo mismo cambiar un neumático equivalente que instalar un gancho de remolque o una grúa en un camión que no la lleva. Estos cambios a declarar, en España se llaman Reformas.

7ª REVISIÓN DEL MANUAL DE REFORMAS DE VEHÍCULOS

En el año 2010 la administración publicó el Real Decreto 866/2010, para regular la realización y tramitación de estas reformas de vehículos después de su matriculación definitiva en España.

De forma complementaria este Real Decreto también hace referencia al Manual de Reformas de Vehículos, que es un documento elaborado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las Comunidades Autónomas, que establece las descripciones de las reformas tipificadas, su codificación y la documentación precisa para su tramitación. Está compuesta por fichas, que incluyen el análisis de las posibles transformaciones efectuadas en el vehículo mediante Códigos de Reforma CR. (Si te interesa, puedes descargarlo del siguiente enlace: <https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/Paginas/homologacion-vehiculos.aspx>)

En este documento se consideran códigos de reforma a los cambios en los vehículos que afecten a:

- La identificación del vehículo (número de bastidor)
- La unidad motriz o motor
- Transmisión, ejes, suspensión, dirección o frenos
- La carrocería
- Dispositivos de alumbrado y señalización
- Uniones entre los vehículos tractores y los remolques o semirremolques
- La modificación de cualquier dato que aparezca en la ITV

La constante evolución legislativa y tecnológica provoca la revisión periódica de lo establecido en este manual. Por ello, el pasado 6 de julio de 2022 se publicó la 7ª revisión del Manual de Reformas de Vehículos, que entrará en vigor el próximo mes de noviembre.

MODIFICACIONES MUY IMPORTANTES Y DISCUTIDAS

Esta resolución se publicó con modificaciones muy importantes y discutidas por todo el sector. Una de ellas establece, con carácter retroactivo, que será necesario anotar en la ficha técnica determinados elementos que están instalados en algunos vehículos, como son las placas solares, los toldos, las antenas parabólicas o soportes de carga que tienen una morfología similar o idéntica a las bolas de remolque y que se utilizan para anclar portabicicletas o portabultos.

Hasta el 1 de noviembre del 2024 o la próxima inspección técnica periódica que le corresponda al vehículo, se podrá anotar mediante diligencia



EL PASADO 6 DE JULIO SE PUBLICÓ LA 7ª REVISIÓN DEL MANUAL DE REFORMAS DE VEHÍCULOS, QUE ENTRARÁ EN VIGOR A PARTIR DEL 1 DE NOVIEMBRE DE 2022

administrativa en la ficha técnica la instalación de ese dispositivo siempre que este haya sido instalado con anterioridad al 1 de noviembre de 2022. Si pasada la fecha del 1 de noviembre de 2024 algún vehículo no ha ido a la ITV para que le realicen esta anotación, lo que hoy es una diligencia administrativa se convertirá a partir de entonces en una reforma no autorizada y el titular del vehículo se verá inmerso en un trámite legal costoso y farragoso.

LA FICHA TÉCNICA

La tarjeta ITV o ficha técnica de un vehículo contiene la información que lo identifica y describe sus características principales. Es importante resaltar que es un documento normativo, estándar, con valor legal y de contenido regulado y muy limitado en caracteres, algo que condiciona, y mucho, la cantidad de información que en ella se recoge. Para vehículos ya matriculados, esta ficha sólo puede ser modificada por las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (ITV). Ni el fabricante ni ninguna otra administración pueden alterar el contenido de las fichas, sea cual sea la motivación del cambio.

Por último, es importante recordar que tras realizar alguna modificación o reforma de importancia en un vehículo se debe ir a la ITV para verificar los trabajos realizados y posteriormente solicitar en Tráfico un nuevo Permiso de Circulación que recoja los cambios realizados.



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 y transformadores que a día de hoy son fabricantes de segunda fase, como aquellos que reparan, reforman o transforman carrocerías. Si necesitas una carrocería o transformar tu vehículo, busca quien puede hacerlo en www.ascatravi.org



DAF INAUGURA SU PRIMER CENTRO DE CAMIONES USADOS EN ESPAÑA

ESTÁ UBICADO EN ALCALÁ DE HENARES (MADRID), MUY CERCA DE LA A-2

EL MERCADO DE LOS VEHÍCULOS USADOS HA CAMBIADO MUCHO DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS Y SU PROTAGONISMO NO HA DEJADO DE CRECER. DESDE PACCAR CONSIDERAN QUE ESTA TENDENCIA SE PROLONGARÁ EN EL TIEMPO Y HAN APOSTADO POR LA CREACIÓN DE UN CENTRO DE USADOS PROPIO PARA DAR APOYO A LA RED DE CONCESIONARIOS E INCREMENTAR LAS VENTAS DE VO

Estas nuevas instalaciones de DAF están ubicadas en Alcalá de Henares, muy cerca de la A-2, de la capital de España y del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Sobre una superficie de 10.000 metros cuadrados, se ha construido una campa, un edificio de oficinas y otro auxiliar para realizar tareas de mantenimiento y pequeñas reparaciones de los vehículos. En total, trabajarán nueve personas.



“PACCAR sigue creciendo y apostando por el futuro con esta inversión cercana a los cinco millones de euros. Vamos a reforzar la presencia de los vehículos usados y lo vamos a hacer en colaboración con la red de concesionarios, juntos aumentaremos la oferta de unidades VO. Es una apuesta de futuro”, ha asegurado **Javier Sánchez Ardavin**, Director General de DAF en España.

“Pensamos contar con unos 800 camiones usados de rotación al año y esperamos llegar a una cifra récord de ventas superior a las 350 unidades anuales, a las que habría que sumar las ventas a concesionarios”, ha detallado **Javier Riva**, Used Country Manager de DAF para España y Portugal, durante el acto de inauguración de estas instalaciones especializadas en VO, que se suman a las existentes en Francia, Alemania, Polonia, República Checa y Hungría.



BUENAS PERSPECTIVAS DE FUTURO

Por su parte, **Gregorio Romano**, Director General de PACCAR España, se ha mostrado muy satisfecho por la puesta en marcha de este proyecto que arrancó en 2017. “Son unas instalaciones modernas, funcionales y con nivel de eficiencia energética superior. Estamos muy orgulloso de este centro de usados”, ha destacado. Respecto al futuro, Romano ha señalado que esperan que el flujo de camiones DAF en el mercado español se mantenga constante e incluso crezca. Además, confía en consolidar la presencia de los vehículos usados DAF en España. “Creemos que estas instalaciones nos van a ayudar a conseguir los objetivos marcados”, ha afirmado.





USED PARTS FACTORY: RENAULT TRUCKS APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD

DARÁ UNA SEGUNDA VIDA A LAS PIEZAS DE SUS CAMIONES

CON EL OBJETIVO DE REDUCIR EL USO DE RECURSOS NATURALES Y EL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL, ESTÁ DANDO LOS SIGUIENTES PASOS EN LA TRANSICIÓN DE SUS OPERACIONES INDUSTRIALES A UN ENFOQUE DE ECONOMÍA CIRCULAR

En la misma línea de las actividades de transformación de vehículos de ocasión y de reacondicionamiento, realizadas respectivamente en la Used Trucks Factory de Bourg-en-Bresse y en su fábrica de Limoges, Renault Trucks anuncia ahora la creación de la Used Parts Factory. En este centro industrial, ubicado en Vénissieux, se desguazarán los camiones de la marca y las piezas extraídas volverán a ser utilizadas. “Los camiones Renault Trucks y sus componentes están concebidos para durar más de 1,5 millones de kilómetros”, apuntan desde la marca.

REUTILIZAR O RECICLAR

Los componentes previamente identificados (motor, caja de cambios, cabina, depósito, parachoques, deflectores, etc.), serán retirados por los operadores para

que puedan volver a utilizarse. Una vez extraídas las piezas, se reciclará el resto de los componentes. Los largueros, por ejemplo, se cortarán y se llevarán a una fundición cercana. El metal extraído se utilizará para fabricar un nuevo vehículo. Los componentes que vayan a reutilizarse serán verificados, limpiados y etiquetados con fines de catalogación y trazabilidad. Estas piezas reutilizadas irán seguidamente a los almacenes de piezas de recambio de Renault Trucks situados en las cercanías, al igual que las piezas originales nuevas.

UNA OFERTA DEL FABRICANTE DE PIEZAS REUTILIZADAS

A semejanza de las piezas de recambio nuevas, las piezas reutilizadas, comercializadas con el nombre de «Used Parts by Renault Trucks», se pondrán a disposición de los concesionarios en el portal de comercio electrónico del fabricante dedicado a las piezas de recambio. Estas piezas contarán con una garantía del fabricante y serán por término medio un 50 a 60 % más baratas que las piezas nuevas. Con esta nueva oferta, Renault Trucks continúa su ruta hacia la neutralidad en carbono y da una respuesta a la escasez de componentes y de materias primas que afecta globalmente al sector.

DIESEL TECHNIC CUMPLE MEDIO SIGLO

Hace cincuenta años que Horst Lieberwirth y Erwin Naujoks fundaron Diesel Technic. Lo que comenzó siendo un negocio de exportación de piezas estándar y DIN para automoción se ha convertido en uno de los mayores proveedores mundiales de recambios y accesorios de la industria automotriz.

Actualmente la empresa se centra en el desarrollo de recambios de marca con calidad garantizada para múltiples necesidades, así como a garantizar su suministro a nivel mundial. Los socios distribuidores y los clientes de estos —principalmente talleres— aprecian la eficacia y competencia de Diesel Technic y la reconocen como un socio de confianza que mantiene sus negocios y vehículos en movimiento. Esto es posible gracias al trabajo llevado a cabo por sus más de 650 empleados de 30 nacionalidades distintas en siete estratégicas ubicaciones: Alemania, Dubái, España, Francia, Gran Bretaña, Italia y Singapur.

Diesel Technic ha creado un paquete integral de soluciones para los socios distribuidores y sus clientes —principalmente los talleres—,



que se mantiene continuamente en proceso de optimización y desarrollo, junto con sus socios, Diesel Technic afrontará las próximas décadas de una manera positiva y vigorosa.



CONTINENTAL DA VISIBILIDAD A LAS INQUIETUDES DE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE

Continental Automotive, junto con su red de talleres expertos en tacógrafo, DTCO+ quiere dar voz a las inquietudes y problemas a los que se enfrentan los profesionales del transporte por carretera, creando una campaña exclusiva #ElDíaAdíaDelTransportista, orientada especialmente a ellos y a través de la cual se quiere poner en valor el esfuerzo del trabajo diario de estos profesionales, dando visibilidad a estos problemas y obstáculos mediante videos, artículos y entrevistas basadas en testimonios reales. A través de un vídeo, el profesional del transporte contará de primera mano sus preocupaciones y experiencias, analizando la situación y aportando de forma rápida y efectiva, las posibles soluciones; siendo así los usuarios de la Red de Talleres DTCO+, los encargados de poner voz a estas inquietudes diarias y ofrecer las mejores recomendaciones para superarlas; amenizando los contratiempos que llegan sin previo aviso en carretera. Todo el material está disponible en los canales sociales de la red de talleres DTCO+, tanto en el blog de la marca, como en Facebook y Youtube.

SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA OTORGA EL PREMIO AL 'SERVICIO OFICIAL DEL AÑO 2022'

El fabricante alemán entrega este galardón a nivel internacional seleccionando un servicio oficial por país. En esta edición, en España, Balaguer Frio Transporte ha sido reconocido como su mejor taller del año por el equipo de posventa de Schmitz Cargobull Ibérica, de entre 110 servicios oficiales participantes. Las instalaciones de esta compañía especialista en la reparación y mantenimiento de semirremolques frigoríficos y equipos de frío están ubicadas en Náquera (Valencia), y cuenta con más de 18 empleados.

"Hemos recibido el premio con mucha alegría y entusiasmo, pues es un gran reconocimiento por parte de la marca a nuestro esfuerzo y dedicación. El compromiso y la colaboración estrecha con Schmitz Cargobull viene de 2008 y nos ha permitido crecer en nuestro segmento", explica Aurelio Escriba, responsable de Balaguer Frio Transporte.



¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



” 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

