

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

Año 45. #479.  
Enero-Febrero 2023

# TRANSPORTE3

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

## PATROCINADORES:



## PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2023

SCANIA, IVECO, LECITRAILER Y FELDBINDER GANAN EN LAS CATEGORÍAS DE MERCANCÍAS



## SOLUCIONES DE SERVICIOS SCANIA

# MEJORAR TU SCANIA ES DIFÍCIL, PERO **PODEMOS CONSERVARLO PERFECTO**

 **PROTECT**  
mantenimiento

Mantenimientos  
Periódicos y Flexibles

 **EXTEND**  
mantenimiento + CADENA CINEMÁTICA

Mantenimientos  
Periódicos y Flexibles

+ Reparaciones  
Cadena Cinemática

 **TOTAL**  
mantenimiento + REPARACIONES

Mantenimientos  
Periódicos y Flexibles

+ Reparaciones  
Cadena Cinemática

+ Resto de  
Reparaciones



scania.es



# SCANIA



## LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2023, DE NUEVO PRESENCIALES



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

Un año más hemos celebrado los Premios Nacionales del Transporte que en esta ocasión, afortunadamente, han podido llevarse a cabo de manera presencial, tras dos años de ediciones online.

En total, son ya 10 las categorías que forman parte de los Premios Nacionales del Transporte organizados por las revistas Viajeros y Transporte 3 (grupo editorial Editec). Esta edición de los premios de EDITEC ha contado con la participación de un total de 727 jurados, todos ellos profesionales del sector de la carretera.

Scania, IVECO, Lecitrailer y Feldbinder ganaron en las categorías de Mercancías. A todos ellos nos gustaría transmitirles nuestra más sincera enhorabuena. Pero no nos queremos olvidar de todos los demás nominados a cada una de las categorías. A todos ellos, muchas gracias por su gran trabajo y su apuesta por la innovación. Resultaron ganadores los siguientes vehículos:

- **Camión del Año 2023 en España:**  
Scania Super
- **Camión Ecológico del Año 2023 en España:** Scania PHEV
- **Vehículo Industrial Ligero del Año 2023 en España:** Iveco eDaily
- **Semirremolque del Año 2023 en España:** Lecitrailer Frigo P400 Multi x3

- **Cisterna del Año 2023 en España:**  
Feldbinder Duotrailer basculante 2xFFB KIP 60
- **Autocar del Año 2023 en España:**  
Irizar i6S Efficient
- **Autobús del Año 2023 en España:**  
MAN Lion's City 10 E
- **Bus Ecológico del Año 2023 en España:**  
Solaris Urbino 18 Hydrogen
- **Midibús del Año 2023 en España:**  
Ferqui Nora Travel
- **Microbús del Año 2023 en España:**  
Tekaydinlar Ícaro

La entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AETRAM, ANETRA, ASFARES, ASTIC, ATUC, CETM, CONFEBUS, UNO así como el organismo IDAE.

Y por supuesto, gracias a los patrocinadores del evento: AEC, Allison Transmission, Audiobus, BQB, Bridgestone, Carrier, Diesel Technic, E100, Emarkiel, Frigicoll, Gesinplot, Hanover, Hidral Gobel, Hispacold, Iberdrola, Masats, SOLRED, Tapizados Belbus, Transport Live, UTA Edenred, Voith, Webasto y ZF.

Ha sido un placer poder volver a estrechar la mano y abrazar a todos nuestros amigos del sector. Volveremos a hacerlo en la edición de los Premios Nacionales del Transporte 2024.



**03 EDITORIAL**

Los Premios Nacionales del Transporte 2023, de nuevo presenciales

**42 ENTREVISTA**

Rafael Brasero, Director de Postventa de Daimler Truck España

**36 REPORTAJE**

Europa dará luz verde a las 44 toneladas y a los megacamiones

**44 ENTREVISTA**

Francisco Prada San Román, Jefe del Área de Automoción de la Policía Nacional

**06 PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2023**

Scania, IVECO, Lecitrailer y Feldbinder ganaron en las categorías de transporte de mercancías

**38 PRODUCTO**

Llegan novedades a la gama Ford Trucks

**47 LIBRO**

“O contrato de transporte internacional rodoviário de mercadorias – A Convenção CMR”



### 21 PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2023

Un año más, el punto de encuentro del sector

### 40 ENTREVISTA

Andrés Orejón, Managing Director  
Mercedes-Benz España Vans

### 48 ASCATRAVI

Freno a la producción de carrocerías

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



### ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





# PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2023

SCANIA, IVECO, LECITRAILER Y FELDBINDER GANAN EN LAS CATEGORÍAS DE MERCANCIAS

**MÁS DE 500 PERSONAS ASISTIERON A LA GALA DE ENTREGA DE TROFEOS. 727 JURADOS, TODOS ELLOS PROFESIONALES DEL SECTOR DE LA CARRETERA, EVALUARON A LOS 59 NOMINADOS EN LAS DIEZ CATEGORÍAS**

**E**l pasado 18 de enero tuvo lugar en Madrid, organizada por las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editec), la entrega de los premios a los mejores vehículos industriales del año que otorgan un destacado grupo de profesionales del sector y operadores de las principales empresas de transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades

Autónomas. En esta ocasión, 10 jurados compuestos por un total de 727 miembros, todos profesionales del transporte por carretera, han emitido sus votos.

Un total de 59 modelos de 40 fabricantes optaban a los diez premios (Camión 7, VI Ligerio 5, Camión Ecológico 5, Semirremolque 8, Cisterna 5, Autocar 6, Autobús 9, Bus Ecológico 9, Midibús 3, y Microbús 2). En las cinco categorías que premian a vehículos destinados al transporte de mercancías, los ganadores fueron Scania, que hizo doblete con el Super (Camión del Año 2023) y el PHEV (Camión Ecológico del Año 2023), IVECO eDaily (Vehículo Industrial Ligerio del Año 2023), Lecitrailer Frigo P400 Multi x3 (Semirremolque del Año 2023) y Feldbinder Duotrailer basculante 2xFFB KIP 60 (Cisterna del Año 2023).

La entrega de premios fue realizada por los representantes de ASFARES, ASTIC, CETM, CETM CISTERNAS, y

## PATROCINADORES:





UNO, y Jaime Moreno, Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, clausuró el acto.

#### PATROCINADORES DE LOS PREMIOS

Los patrocinadores de esta edición de los premios, tanto para los de las categorías de mercancías como de viajeros han sido: AEC, Allison Transmission, Audiobus, BQB, Bridgestone, Carrier, Diesel Technic, E100, Emarkiel, Frigicoll, Gesinflot, Hanover, Hidral Gobel, Hispacold, Iberdrola, Masats, SOLRED, Tapizados Belbus, Transport Live, UTA Edenred, Voith, Webasto y ZF.



#### PATROCINADORES:



## “EL TRANSPORTE HA MOSTRADO CORAJE, DETERMINACIÓN Y GENEROSIDAD”

LUIS GÓMEZ-LLORENTE, DIRECTOR GENERAL DE EDITEC Y LAS REVISTAS TRANSPORTE 3 Y VIAJEROS

En su intervención destacó: “Desde la última vez en la que nos reunimos en esta fiesta del transporte, nos hemos enfrentado a retos de magnitud desconocida hasta el momento, dificultades que nos han llevado al límite. En este contexto, el transporte ha mostrado coraje, determinación y generosidad. Ha dejado patente que es un sector estratégico y ha conseguido el reconocimiento social que merece. A pesar de sentir la fatiga de nuestra ilusión a lo largo del camino, ha compensado haber tenido que encarar esta prueba. Hoy nuestras empresas están mejor gestionadas y son más eficientes y competitivas que nunca. Gracias al intenso trabajo de las asociaciones que componen el Comité Nacional de Transporte, y a la actitud ecuánime y valiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se han alcanzado acuerdos históricos que ayudarán a nuestro sector a encarar adecuadamente estos próximos años”.



## CON EL APOYO DEL MITMA

JAIME MORENO, DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

En su discurso de clausura, el representante del MITMA indicó que “es un gusto volver a reencontrarse con el sector del transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros”, hizo repaso de las diferentes ayudas que desde el Mitma se han hecho llegar al sector y afirmó que “seguirán apoyándoles”.







# IVECO

Drive the road of change



## eDAILY. Libera una **nueva energía.**

**eDAILY. EXCLUSIVAMENTE ELÉCTRICO**

La eDAILY 100% eléctrica te libera de cualquier límite o restricción. Gracias a su exclusivo chasis de acero especial en "C", su motor de 140 kW con Hi Power (Extra Potencia), la tracción eléctrica de bajo coste, las baterías de 37 kWh modulables y escalables, la elección de los modos de recarga, 15 kW eTDF y la misma capacidad de remolque que un diésel, puedes afrontar cualquier misión y llegar a todas partes, protegiendo el medio ambiente y dando un nuevo impulso a tu negocio.





Sebastián Figueroa (Scania Ibérica) y José María Quijano (CETM).

# SCANIA SUPER

## CAMIÓN DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA

EL VEHÍCULO DE SCANIA CON UNA NUEVA CADENA CINEMÁTICA FUE EL CAMIÓN MÁS VOTADO POR LOS PROFESIONALES EN ESTA EDICIÓN



**D**espués de cinco años de trabajo y una inversión de más de 2.000 millones, el fabricante sueco ha presentado un camión con una nueva cadena cinemática que consigue un ahorro de combustible del 8%.

Un jurado compuesto por más de un centenar de operadores de transporte de mercancías de nuestro país y especialistas del sector de la automoción, tras evaluar a los siete vehículos candidatos de esta edición, ha distinguido al nuevo Scania Super con este reconocimiento. Toma el testigo del Mercedes-Benz eActros, vencedor en 2022.

El Secretario General de la CETM, José María Quijano, fue el encargado de entregar el premio a Sebastián Figueroa, Director General de Scania Ibérica.

### PATROCINADORES:



# JURADO PREMIO CAMIÓN DEL AÑO 2023

AFERSA - Pedro Alfonso  
 ALCOTRANS - Juan Luis Collado  
 ALIMERKA - Pelayo Alonso  
 AQUASERVICE - Rafael Vaño  
 ARCELORMITTAL Dist Iberia - Juan Ramon Diaz  
 ARMESA - José María Arnedo  
 ASCAN Servicios Urbanos - Fernando Velasco  
 ASCATRAVI - Ramón Lozano  
 ATIENZATRANS - Roberto Atienza  
 AUTRANSA - Manuel Ortiz  
 BALTRANSA - José Luis Ruiz Heras  
 BIATRANS - Albert Sánchez  
 CAMPILLO PALMERA LOG - Joaquín Campillo  
 CARRERAS GRUPO LOGISTICO - Jesús Carreras  
 CASTILLO TRANS - Gloria Romera  
 CEFTRAL - Juan Antonio Figueroa  
 CISTERNAS AMARILLO - Antonio Amarillo  
 CIST FERNÁNDEZ Y AEDO - Julene Fernández  
 CIST. GERMANS NAVARRO - Jordi Navarro  
 CITESA - Enrique Ródenas  
 CIA. LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres  
 DELGO OT - Félix González  
 DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez  
 ENCOSA - Manuel Cosmen  
 ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo  
 FCC - Antonio Bravo  
 FELTRERO TRANSPORTE - Juan Luis Feltrero  
 FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades  
 FORTRANS - Juan Manuel Sierra  
 FUTRANS - Jesús Sánchez-Moncayo  
 GAMERTRANS NORTE - Jose Manuel Abad  
 GARCIDEN - Antonio José García  
 GECARSA - Jesús Esteban García  
 GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana  
 GLOBAL SPEDITION - Marcos Basante  
 GRUPO ARNEDO - Javier Arnedo  
 GRUPO ESK - Francisco J. Corell  
 GRUPO FUENTES - Rafael Fuentes  
 GRUPO MAT - Avelino Traba  
 GRUPO MOLDTRANS - José Gimenez  
 GRUPO NOGAR - Manuel Otero  
 GRUPO NOGUERAS - Juan José Hernández  
 GRUPO SERTRANIN - Javier Talavera  
 GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz  
 GRUPO TAFATRANS - Miguel Suárez  
 GRUPO TORRES - Carlos Prades  
 GRUPO TRANS ONUBA - Esteban Sánchez  
 GRUPO TRANSAHER - M<sup>a</sup> Luz Cobos  
 GRUPO TRANSLEYCA - María Del Mar Casas  
 GRUPO VIROSCQUE - Carlos Viroscque  
 GUFERTRANS - Pablo Gutierrez  
 HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco  
 HIJOS DE LUIS RODRIGUEZ - Rubén Montes  
 HIPER TRANS - Juan Gatnau  
 IBERTINSA - Luis Álvarez  
 IDIADA - Ignacio Lafuente  
 ILS Servicios Logísticos - Josep M<sup>a</sup> Martínez  
 INSIA - José María López

INTA - José Luis Rivera  
 ISABEL ALONSO ALONSO - José Valero  
 JANOCARGO - Ramón Jano  
 JOANCA LOGISTICA - Enrique Cámara  
 JUAN FCO. ARANDA - Juan Francisco Aranda  
 LA VASCONGADA - José Luis Albertos  
 LOETRANS - Carlos Arias  
 LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruíz Alonso  
 LOGICA ARANDA - José Luis Olivella  
 LOGISTICA CAROSAN - Benjamín Carrizo  
 LOG. CHEMA BALLESTER - Lorena Ballester  
 LOG. Y TTES. DE PEDRO - Patricio de Pedro  
 MAÑERO TTES. E HIJOS - Javier Mañero  
 MARCOTRAN - Jesús Marco  
 MARTINEZ MARCOS - Miguel Ángel Martínez  
 MERCAVIA RETAMAR - Javier Fernández  
 MERLATRANS - Francisco López  
 MESQUITRANS - Juan Vicente Ferriz  
 METRATIR AUTOMOVILES - Carlos Mansilla  
 MG TRANSPORT - Tomas Fernandez  
 MIRATRANS - Mercedes Pérez  
 MOLINERO LOGISTICA - Javier Jiménez  
 NARVAL LOG. FRIGORIFICA - Marta Sánchez  
 NEIRA BOTANA - José Manuel Neira  
 NORIEGA GRUPO LOGISTICO - José Noriega  
 NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve  
 ONDARA LOGISTICA - Lluís Silvestre  
 ONTIME Logística Integral - Raquel Nieves  
 ORVIPAL TRANS - Joaquín Vicente Fernández  
 PANTANY LOGISTIC - Juan González  
 PREZERO - Manuel Rubio  
 PRIMAFRIO - José Esteban Conesa  
 PROCOEX MUDANZAS - Roberto Megia  
 RAFA GRAU TRANSPORTS - Rafael Grau  
 REDUR - Raúl Lozano  
 REM TRANSPORTS - Epifanio Mejino  
 REVISTA TRANSPORTE 3 - Manuel Rujas  
 ROBLES TRANSPORT - Albert Esteve  
 RODRIGO LOGISTICA - Jose Luis Rodrigo  
 ROR Operador Logístico - Ricard del Alcázar  
 SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda  
 STO. DOMINGO LOG. - Antonio Santo Domingo  
 SEALOG - Jorge Irisarri  
 SETRAM - Daniel Tarragona  
 SJL (San José López) - Juan Ignacio Olazabal  
 SJM LOGITRANS - Mikel Fernández

TRACTOLE - Angel Moreno  
 TRAINSA - Ángel Talavera  
 TRAMISA - Enrique Ortiz  
 TRANS JAYLO - David García  
 TRANSAMBIENTAL - Xavier Consuegra  
 TRANSDONAT - Carlos Donat  
 TRANSGESOL - Pedro Antonio Gerez  
 TRANSINTERCANO - Juan Antonio Cano  
 TRANSMEDITERRANEA LOG. - José Moreno  
 TRANSNUGÓN - Pablo Bordils  
 TRANSPAIS - Juan Carlos Pardo  
 TTE. TIO Y SOBRINO GARCIA - Fernando García  
 TTES. ABENGOZA - Federico Abengoza  
 TTES. AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo  
 TRANSPORTES ARNIELLA - Juan Fernández  
 TTES. BELZUNCES - Antonio Belzunces  
 TTES. CABRERA - José Antonio Cabrera  
 TRANSPORTES CAUDETE - Ruben Pagan  
 TTES. EUROCRUZ - Eleuterio Vázquez  
 TTES. F. MENDEZ - Alejandro Méndez  
 TTES. FRIG. SANDOVAL - Jorge Sandoval  
 TRANSPORTES J CARRION - José Sánchez  
 TRANSPORTES LARA - José Manuel Lara  
 TTES MARTIN - Federico Martín Sancho  
 TTES. MAZO HERMANOS - Jose Ramón Mazo  
 TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort  
 TRANSPORTES PAÑALON - Marcos Montero  
 TRANSPORTES POCOVI - Diego Matarranz  
 TTES. QUIMICOS RAMIREZ - Alberto Ramírez  
 TRANSPORTES R. SOLERA - Rafa Solera  
 TRANSPORTES RALLO - José Rallo  
 TTES. ROBERTO HERNAN - Roberto Hernán  
 TRANSPORTES SEDANO - Valentín Sedano  
 TTES. SEGOVIA E HIJOS - Jorge Segovia  
 TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias  
 TRANSPORTES SOLAZO - Elena Soravilla  
 TRANSPORTS BERNADET - Jordi Bernadet  
 TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes  
 TRANSVERICH - Mario Lamarca  
 TRANSVIMON - Vicente Mompó  
 URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado  
 VILLART LOGISTIC - Pedro Vargas  
 XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado -  
 Luis Gómez-Llorente



## PATROCINADORES:

gesinflot bytdi

REFVOL Solred

TRANSPORTLIVE  
 Mucho más que gestión

WTA Ederred

ZF



Andrés Redolar (IVECO) y Francisco Aranda (UNO).

# IVECO eDAILY

VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA

LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DE ESTE EMBLEMÁTICO VEHÍCULO DE LA MARCA ITALIANA HA SIDO LA MÁS VOTADA



La eDaily de IVECO ha llegado al mercado español posicionándose como una solución fiable y rentable de cero emisiones para las aplicaciones que se desarrollan en entornos urbanos.

Un amplio jurado compuesto por más de medio centenar de profesionales del transporte y del ámbito de la automoción, después de evaluar a los cinco vehículos candidatos en esta edición, ha designado a este modelo 100% eléctrico como el mejor Vehículo Industrial Ligero del Año 2023 en España.

Andrés Redolar, Director de la Business Line de Ligeros de IVECO, fue el encargado de recoger el trofeo de manos del Presidente de UNO, Francisco Aranda.

## PATROCINADORES:



## JURADO PREMIO VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2023

ALQUIBER Renting Flexible - José Ramón Calvo  
AMBULANCIAS SANTA SOFIA - Raúl Gómez  
AQUASERVICE - Rafael Vañó  
ASCAN Servicios Urbanos - Fernando Velasco  
ASCATRAVI - Ramón Lozano  
BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS - Sergi Vidal  
CALIDAD PASCUAL - Amelia Martín  
CANAL DE ISABEL II - Santiago Iañez  
CITYlogin - Alfonso Lopez  
CODERE - José Luis Sebastián  
COFARES - Javier Escribano  
COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres  
CORREOS (Grupo SEPI) - Javier Caballero  
COVEY ALQUILER - Modesto Carretero  
DFM RENTA CAR - Miguel Ángel Sánchez  
EMT de MADRID - Julián del Olmo  
ENDESA - Carmen Moreno  
ENTERPRISE - José Luis Sanz  
ESTEBAN RIVAS - Conrado Calcerrada  
EULEN - Clara Martín  
EUROPCAR - Daniel Cañas  
FCC - Antonio Bravo  
FRAIKIN - Ángel Vallcorba  
FUJITSU - José Carbonell  
GAM Rentals - Elsa Bermúdez  
GRUPO COBRA - Rosa Uralde  
GRUPO GIMENO - Luis Silla

GUARDIA CIVIL - AGRUP. DE TRAFICO - José Francisco Arnedo  
GUARDIA CIVIL - SERVICIO MATERIAL MOVIL - Fernando Gil  
HERTZ - Manuel Morgado  
HTGroup - Lionel Fernández  
IDIADA - Ignacio Lafuente  
INSIA - José María López  
INTA - José Luis Rivera  
LOOMIS - Javier Laguna  
LOST SIMETRY - Julián Carrión  
METHOD LOGISTICS - Guillermo Barreto  
NORTHGATE RENTING FLEXIBLE - Ignacio Aliaga  
OCSA RENT A CAR - Ángel Ocaña  
OK MOBILITY - Gilles Redard  
ONTIME Logística Integral - Raquel Nieves  
PEPSICO SOUTH WEST EUROPE - Marisa Deleites  
PETIT FORESTIER - Anthony Lemoine  
POLICIA NACIONAL - Francisco Prada  
PROSEGUR CASH ESPAÑA - Óscar Martín  
RACE ASISTENCIA - Diego de Azua  
REDUR - Raúl Lozano  
SAMUR - Protección Civil - Rafael Saavedra  
SCHINDLER - Conchita Navarro  
SIXT RENT A CAR - Carlos Abad  
SMART DELIVERY ROUTES - Rubén Martínez  
URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado

Secretario General del Jurado - Luis Gómez-Llorente



### PATROCINADORES:

gesinflot bytdi

REFJOL  
Solred

TRANSPORTLIVE  
Mucho más que gestión

UWA | Ederred

ZF



Sebastián Figueroa (Scania Ibérica) y Ramón Valdivia (ASTIC).

# SCANIA PHEV

## CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA

EL CAMIÓN ELÉCTRICO HÍBRIDO ENCHUFABLE (PHEV) DE LA FIRMA SUECA HA SIDO EL MÁS VOTADO



Un jurado compuesto por más de medio centenar de operadores de transporte con experiencia con vehículos 'eco' y especialistas en energías alternativas, ha evaluado a los cinco candidatos que optaban al premio en esta edición y ha elegido al ganador.

Este premio tiene su origen en la distinción 'Vehículo Industrial Ecológico del Año', que en 2022, ante el incremento de la oferta de vehículos 'alternativos', dio paso a dos nuevas categorías: 'Camión Ecológico' y 'Bus Ecológico del Año'.

El Vicepresidente Ejecutivo de ASTIC, Ramón Valdivia, fue el encargado de anunciar el nombre del 'Camión Ecológico del Año 2023' y entregar el galardón a Sebastián Figueroa, Director General de Scania Ibérica.

### PATROCINADORES:



## JURADO PREMIO VEHÍCULO INDUSTRIAL ECOLÓGICO DEL AÑO 2023

AEDIVE - Arturo Pérez  
AeH2 - Francisco Tinaut  
AESSGAN - Manuel Lage  
ALIMERKA - Pelayo Alonso  
APPA - Álvaro Mitjans  
AQUASERVICE - Rafael Vañó  
ARCELORMITTAL Distribución Iberia - Juan Ramon Diaz  
ASCATRAVI - Ramón Lozano  
ASEPA - Antonio Mozas  
ATIENZATRANS - Roberto Atienza  
BIO-E (Asociación Española del Bioetanol) - José Ramón Freire  
CAMPILLO PALMERA LOGISTICS - Joaquín Campillo  
CARRERAS GRUPO LOGISTICO - Jesús Carreras  
CEFTRAL - Juan Antonio Figueroa  
COMPAÑIA LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres  
DELGO OT - Félix González  
DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez  
ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo  
FCC - Antonio Bravo  
FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades  
GASNAM - Eugenia Sillero  
GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana  
GRUPO ESK - Francisco J. Corell  
GRUPO MAT - Avelino Traba  
GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz  
GRUPO TRANSLEYCA - María Del Mar Casas  
GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque  
HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco  
HIJOS DE LUIS RODRIGUEZ - Rubén Montes

IDAE - Ángel Cediel  
IDIADA - Ignacio Lafuente  
INSIA - José María López  
INTA - José Luis Rivera  
LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruíz Alonso  
MARCOTRAN - Jesús Marco  
MG TRANSPORT - Tomas Fernandez  
NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve  
ONTIME logística Integral - Raquel Nieves  
PREZERO - Manuel Rubio  
PRIMAFRIO - José Esteban Conesa  
REDUR - Raúl Lozano  
REVISTA TRANSPORTE 3 - Manuel Rujas  
SJM LOGITRANS - Mikel Fernández  
TRANSNUGÓN - Pablo Bordils  
TRANSPORTES ABENGOZA - Federico Abengoza  
TRANSPORTES CABRERA - José Antonio Cabrera  
TRANSPORTES CAUDETE - Ruben Pagan  
TRANSPORTES FRIGORIFICOS SANDOVAL - Jorge Sandoval  
TRANSPORTES MAZO HERMANOS - Jose Ramón Mazo  
TRANSPORTES MENENDEZ - Manuel Menéndez  
TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort  
TRANSPORTES PAÑALON - Marcos Montero  
TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias  
TRANSPORTES YAGÜE & LAGO - Cristóbal San Juan  
TUDEFRIGO - Faustino Tudero  
URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado  
XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado - Luis Gómez-Llorente



### PATROCINADORES:

gesinflot bytdi

REPFOL Solred

TRANSPORTLIVE  
Mucho más que gestión

UWA Ederred

ZF



Fernando Leciñena (Lecitrailer) y Julio Viartola (Asfares).

# LECITRAILER FRIGO P400 MULTI X3

QUINTA RUEDA: SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA

LOS 151 MIEMBROS QUE COMPONEN ESTE JURADO HAN PREMIADO AL VEHÍCULO DEL FABRICANTE ARAGONÉS



Este modelo de la compañía aragonesa destinado al transporte de mercancía refrigerada que destaca por su polivalencia, se ha proclamado vencedor de la sexta edición premio 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'. El Lecitrailer Frigo P400 Multi x3 está equipado con una suspensión especial, además de refuerzos en el chasis y cuatro puntos de anclaje que permiten el izado completo del vehículo a plena carga para su posicionamiento en los vagones ferroviarios.

Un jurado compuesto por más de 150 empresarios del sector del transporte de mercancías por carretera le ha designado como el mejor Semirremolque del Año 2023 en España. Fernando Leciñena, Director General de Lecitrailer, fue el encargado de recoger el trofeo de manos de Julio Viartola, Secretario General de ASFARES.

## PATROCINADORES:





## JURADO PREMIO QUINTA RUEDA: SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2023

ACECAN TRANSPORTES - Aurelio Aceta  
 ADUAN. Y SER. MOVITRANS - Luis Miguel Tapia  
 AGETRANS - Domingo Martínez  
 ARIDOS CUTILLAS ESPINOSA - Ángel Cutillas  
 ARMESA - José María Arnedo  
 ASFARES - Julio Viartola  
 ATIENZATRANS - Roberto Atienza  
 AUTRANSA - Manuel Ortiz  
 BIATRANS - Albert Sánchez  
 BLASCOTRANS - Jose Luis Blasco  
 BODEGOTRANS - José Luis Allende  
 CAMPILLO PALMERA LOG. - Joaquín Campillo  
 CAR VOLUM - Joaquín Rodrigo  
 CARRERAS GRUPO LOG. - Jesús Carreras  
 CARROC. MATURANA - José Antonio Maturana  
 CASTILLO TRANS - Gloria Romera  
 CAVINY - Jaume Bertrán  
 CITESA - Enrique Ródenas  
 COBASGUAR - Luis Oscar Baños  
 CIA. LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres  
 DELGO OT - Félix González  
 DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez  
 EGOKI LOGISTICA - Marcos González  
 ENCOSA - Manuel Cosmen  
 ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo  
 FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades  
 FRANCISCO GÓMEZ E HIJOS - Ángel Gómez  
 FUTRANS - Jesús Sánchez-Moncayo  
 GAMERTRANS NORTE - Rubén Abad  
 GARCIDEN - Antonio José García  
 GECARSA - Jesús Esteban García  
 GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana  
 GRUPO ARNEDEO - Javier Arnedo  
 GRUPO DIEGO DARECO - Pedro Diego Goitia  
 GRUPO FUENTES - Antonio Fuentes  
 GRUPO MAT - Carlos Aguado  
 GRUPO MOLDTRANS - José Gimenez  
 GRUPO NOGAR - Manuel Otero  
 GRUPO NOGUERAS - Juan José Hernández  
 GRUPO PEREA - Juan José Perea  
 GRUPO ROS LOGÍSTICA - Enrique Ros  
 GRUPO SERTRANIN - Javier Talavera  
 GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz  
 GRUPO TAFATRANS - Miguel Suárez  
 GRUPO TORRES - Carlos Prades  
 GRUPO TRANS ONUBA - Esteban Sánchez  
 GRUPO TRANSLEYCA - María Del Mar Casas  
 GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque  
 IBERTINSA - Luis Álvarez  
 IDIADA - Ignacio Lafuente  
 ILS Servicios Logísticos - Josep M<sup>a</sup> Martínez  
 INSIA - José María López  
 INTA - José Luis Rivera  
 ISABEL ALONSO ALONSO - José Valero  
 JANOCARGO - Ramón Jano  
 JOANCA LOGISTICA - Enrique Cámara  
 JUAN FRANCISCO ARANDA - Juan Fco. Aranda  
 LOETRANS - Carlos Arias  
 LOGESTA - Almudena Díaz  
 LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruíz Alonso

LOGICA ARANDA - José Luis Olivella  
 LOGISTICA CAROSAN - Benjamín Carrizo  
 LOG. CHEMA BALLESTER - Lorena Ballester  
 LOG. Y TTES. DE PEDRO - Patricio de Pedro  
 MAÑERO TTES. E HIJOS - Christian Espejo  
 MERCAVIA RETAMAR - Javier Fernández  
 MERLATRANS - Francisco López  
 MESATRANS - Andrés Mesa  
 MESQUITRANS - Modesto Ferriz  
 METRATIR AUTOMOVILES - Carlos Mansilla  
 MG TRANSPORT - Tomas Fernandez  
 MIÑAMBRES RODRIGUEZ - José M<sup>a</sup> Miñambres  
 MIRATRANS - Mercedes Pérez  
 NARVAL LOG. FRIGORIFICA - Marta Sánchez  
 NEIRA BOTANA - José Manuel Neira  
 NORIEGA GRUPO LOGISTICO - Antonio Cortés  
 NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve  
 ONDARA LOGISTICA - Genis Comas  
 ONTIME Logística Integral - Raquel Nieves  
 ORVIPAL TRANS - Joaquín Vicente Fernández  
 PANTANY LOGISTIC - Juan González  
 PREZERO - Manuel Rubio  
 PRIMAFRIO - José Esteban Conesa  
 RAFA GRAU TRANSPORTS - Rafael Grau  
 REDUR - Raúl Lozano  
 REM TRANSPORTS - Epifanio Mejino  
 RICARDO PINTOR - Ricardo Pintor  
 ROBLES TRANSPORT - Albert Esteve  
 RODOLFO Y VENTURA - Rodolfo Sánchez  
 RODRIGO LOGISTICA - Jose Luis Rodrigo  
 ROR Operador Logístico - Javier Horcas  
 SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda  
 STO. DOMINGO LOG. - Antonio Santo Domingo  
 SEALOG - Jorge Irisarri  
 SETRAM - Daniel Tarragona  
 SJL (San José López) - Juan Ignacio Olazabal  
 SJM LOGITRANS - Mikel Fernández  
 SUBITRANS - Jaime Subirada  
 TRACTOLE - Angel Moreno  
 TRADISA - Jorge Ferraz  
 TRAINSA - Ángel Talavera  
 TRANS JAYLO - David García  
 TRANSAMBIENTAL - Xavier Consuegra  
 TRANSGESOL - Pedro Antonio Gerez  
 TRANSINTERCANO - Juan Antonio Cano  
 TRANSLOG. PUERTOLLANO - Jose Ant. Muñoz  
 TRANSMAYOROS - David Chiné  
 TRANSMEDITERRANEA LOG. - José Moreno

TRANSMENDOZA - Mariano Mendoza  
 TRANSNUGÓN - Pablo Bordils  
 TRANSOGUETA - Asier Ogueta  
 TRANSPAIS - Juan Carlos Pardo  
 TTE. TIO Y SOBRINO GARCIA - Fernando García  
 TTES. ABENGOZA - Federico Abengoza  
 TTES. AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo  
 TTES. ALBERO - César Albero  
 TTES. ANÍBAL BLANCO - Manuel Blanco  
 TTES. ANTONIO MARCO - Antonio Marco  
 TRANSPORTES ARNIELLA - Juan Fernández  
 TTES. BELZUNCES - Andrés Belzunces  
 TTES. CABRERA - José Antonio Cabrera  
 TTES. CARDOSO - Fernando Cardoso  
 TRANSPORTES DAGASE - Sonia García  
 TRANSPORTES ENGUIX - Jorge Enguix  
 TRANSPORTES ENRIQUE MARAÑON  
 HERRERA E HIJOS - Enrique Marañon  
 TTES. EUROCRUZ - Eleuterio Vázquez  
 TRANSPORTES F. RAMOS - Felip Ramos  
 TTES. FRIG. SANDOVAL - Jorge Sandoval  
 TTES. GENERALES ORTEGA - Juan Ortega  
 TTES. IGOA Y PATXI - Fernando Igoa  
 TRANSPORTES J CARRION - José Sánchez  
 TTES. MAESTRANS - Antonio Iglesias  
 TTES. MATEXPO - Manuel Antonio Expósito  
 TTES. MAZO HERMANOS - Jose Ramón Mazo  
 TTES. MENENDEZ - Manuel Menéndez  
 TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort  
 TTES. ORTIGOSA ROJAS - Víctor Ortigosa  
 TRANSPORTES POCOVI - Diego Matarranz  
 TRANSPORTES R. SOLERA - Rafa Solera  
 TTES. SANTIAGO VILLARES - Santiago Villares  
 TRANSPORTES SEDANO - Valentín Sedano  
 TTES. SEGOVIA E HIJOS - Jorge Segovia  
 TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias  
 TRANSPORTES Y MUDANZAS BUJ - Raúl Buj  
 TTES. YAGÜE & LAGO - Cristóbal San Juan  
 TRANSPORTS BERNADET - Jordi Bernadet  
 TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes  
 TRANSVERICH - Mario Lamarca  
 TRUCKSTERS - Jose Lezáun  
 TUDEFRIGO - Faustino Tudero  
 VILLART LOGISTIC - David Villart  
 XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado -  
 Luis Gómez-Llorente



## PATROCINADORES:

gesinflat bytdi

REFPOL Solred

TRANSPORTLIVE  
 Mucho más que gestión

WPA Ederred

ZF



Eduardo de la Fuente (Feldbinder) y Alberto Ramírez (CETM Cisternas).

# FELDBINDER DUOTRAILER BASCULANTE 2XFFB KIP 60

QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA



ESTE CONJUNTO DEL FABRICANTE ALEMÁN COMPUESTO POR DOS CISTERNAS SE HA PROCLAMADO GANADOR DE LA QUINTA EDICIÓN DE ESTE PREMIO

Un jurado compuesto por más de medio centenar de las empresas españolas más representativas de esta especialidad de transporte de mercancías ha reconocido la apuesta de Feldbinder con el premio 'Quinta Rueda: Cisterna del Año 2023', que tiene como objetivo reconocer el esfuerzo y la apuesta por la innovación de las empresas que diseñan y construyen este tipo de vehículos tan singulares.

El presidente de CETM Cisternas, Alberto Ramírez, entregó este galardón a Eduardo de la Fuente, Director Comercial de Feldbinder España y Portugal.

## PATROCINADORES:



## JURADO PREMIO QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2023

ALCOTRANS - Juan Luis Collado  
ASFARES - Julio Viartola  
BALTRANSA - José Luis Ruiz Heras  
BIATRANS - Albert Sánchez  
CIFERTRANS - Antonio José Fernández  
CISTERNAS AMARILLO - Antonio Amarillo  
CISTERNAS FERNÁNDEZ Y AEDO -  
Julene Fernández  
CISTERNAS GERMANS NAVARRO - Jordi Navarro  
CISTERNAS HURTRANS - José Antonio Hurtado  
CITESA - Enrique Ródenas  
FERQUIASTUR - Roberto Salgado  
GLOBAL SPEDITION - Emilio Gomariz  
GRUPO DIEGO DARECO - Pedro Diego Goitia  
GRUPO ESK - Francisco J. Corell  
GRUPO MAT - Carlos Aguado  
GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz  
IDIADA - Ignacio Lafuente  
INSIA - José María López  
INTA - José Luis Rivera  
MARTINEZ MARCOS - Miguel Ángel Martínez  
MIÑAMBRES RODRIGUEZ - José M<sup>o</sup> Miñambres  
PREZERO - Manuel Rubio  
RODOLFO Y VENTURA - Rodolfo Sánchez  
SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda  
TRADISA - Jorge Ferraz

TRAMISA - Enrique Ortiz  
TRANS JAYLO - David García  
TRANSAMBIENTAL - Xavier Consuegra  
TRANSMENDOZA - Mariano Mendoza  
TRANSPORTES ABENGOZA - Federico Abengoza  
TRANSPORTES AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo  
TRANSPORTES ALBERO - César Albero  
TRANSPORTES ARNIELLA - Juan Fernández  
TRANSPORTES F. RAMOS - Felip Ramos  
TRANSPORTES IGOA Y PATXI - Fernando Igoa  
TRANSPORTES LARA - José Manuel Lara  
TRANSPORTES LIQUIDOS CAMPAÑA - Rafael Campaña  
TRANSPORTES MARIÑO - Victor Mariño  
TRANSPORTES MARTIN - Federico Martín Sancho  
TRANSPORTES MATEXPO - Manuel Antonio Expósito  
TRANSPORTES MENENDEZ - Manuel Menéndez  
TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort  
TRANSPORTES QUIMICOS RAMIREZ - Alberto Ramírez  
TRANSPORTES RASTRILLA E HIJOS - Ricardo Rastrilla  
TRANSPORTES SOLAZO - Miguel Angel Soravilla  
TRANSPORTES YAGÜE & LAGO - Cristóbal San Juan  
TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes  
TRANSMIMON - Vicente Mompó  
XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado - Luis Gómez-Llorente



## PATROCINADORES:

gesinfлот bytdi

REPJOL  
Solred

TRANSPORTLIVE  
Mucho más que gestión

UWA | Ederred

ZF



# Y EN LAS CATEGORÍAS DE VIAJEROS...

IRIZAR, MAN, SOLARIS, FERQUI Y TEKAYDINLAR FUERON LOS GANADORES



**IRIZAR I65 EFFICIENT  
AUTOCAR DEL AÑO  
EN ESPAÑA 2023**  
El Presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadillo, entregó el premio a Mikel Pérez, Director Comercial de España y Portugal y miembro del comité ejecutivo del Grupo IRIZAR.



**SOLARIS URBINO 18 HYDROGEN  
BUS ECOLÓGICO DEL AÑO  
EN ESPAÑA 2023**  
La Directora del Departamento de Transporte del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, IDAE, Isabel del Olmo, hizo entrega de este premio. Recogió el trofeo Kepa Mendikute, Director General en Solaris Bus Ibérica.



**MAN LION'S CITY 10 E  
AUTOBÚS DEL AÑO  
EN ESPAÑA 2023**  
El Secretario General de ATUC, Jesús Herrero, hizo entrega de este premio. Recogió el trofeo Stéphane de Creisquer, Director General de MAN Truck & Bus Iberia.



**FERQUI NORA TRAVEL  
MIDIBÚS DEL AÑO  
EN ESPAÑA 2023**  
La Directora Ejecutiva de ANETRA, Laura Cubero, hizo entrega de este premio. Lo recogió David Navarro, CEO de Ferqui.



**TEKAYDINLAR ÍCARO  
MICROBÚS DEL AÑO  
EN ESPAÑA 2023**  
El Presidente de AETRAM, David del Olmo, hizo entrega de este premio. Recogió el trofeo Antonio Bautista González, administrador de Gbister Ibérica.

## PATROCINADORES:





José Luis Sanz (ENTERPRISE)



Carlos Fernández y Martín Ratón (DIESEL TECHNIC)



Francisco Julio Garcera y Luis Silla (GRUPO GIMENO)



Jorge Segovia (TRANSPORTES SEGOVIA E HIJOS)



Ignacio Alguacil y Luis Izquierdo (FORD TRUCKS)



Miguel Lavara García y Jose Antonio Erustes (COCENTRO)



Manuel Puchau (IVECO)



José María Quijano (CETM), Ramón Valdivia (ASTIC) y Dulsé Díaz (CETM)



Mihail Serban y Gloria Romera (CASTILLO TRANS)



Jose Luis Torralba, Marivi Torralba y Carlos Alfaro (TRANSPORTLIVE)



Clara Martín (EULEN)



Miguel Rodríguez, Manuel Frutos, Raúl Fraile, Francesc Tio Pardo, Juan Blach y Ángel Alonso (ZF)

## PATROCINADORES:





Ignacio Mostaza y Jose Antonio Martínez (STELLANTIS)



Óscar Martín (PROSEGUR)



Andrés Redolar y Sonia Navarro (IVECO)



Francisco Jose Pardo (TRANSPAIS) y David Perramon (E100)



Fernando Laguna y Javier Laguna (LOOMIS)



Alfonso Sánchez (GANVAM)



Eduardo Sánchez y Benito Armero (AUTÓNOMOS EN RUTA)



Rocío Martínez y Mario Lamarca (TRANSEVERICH)



Javier Mañero y Christian Espejo (MAÑERO TRANSPORTES E HIJOS)



Francisco Sánchez-Gamborino (SANCHEZ-GAMBORINO ABOGADOS) y Jaime Moreno (MITMA)

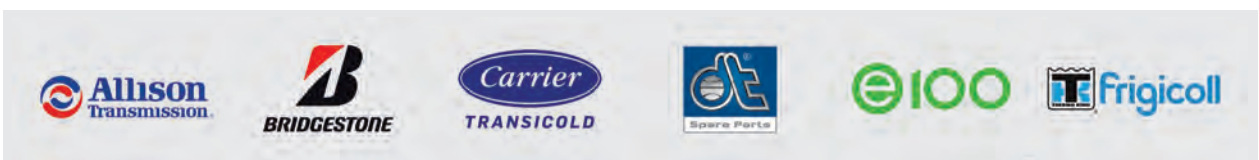


Cristóbal San Juan (TRANSPORTES YAGÜE & LAGO) y Raquel Nieves (ONTIME LOGÍSTICA INTEGRAL)



Mario Belles (TRANSPORTES FRANPAMA), Eduardo de la Fuente (FELDBINDER), y Francisco Pruñorosa (TRANSPORTES FRANPAMA)

### PATROCINADORES:





José Luis López y Francisco Benayas de la Iglesia (ISUZU)



Francisco Aranda (UNO)



Nuria Lacaci (ACE CARGADORES)



José Ramón Freire (BIO-E) e Isabel del Olmo (IDAE)



Queralt Roset, Stephane Herades Vilchez, David Perramon y Cristina Jiménez (E100)



Enrique Ruiz-Giménez (MERCEDES-BENZ VANS)



Sixto Sobrero (IVECO) y Faustino Quince (FERQUI)



Luis Cabrera Borrallo y Luis Cabrera (CARROCERÍAS SANCA)



Francisco Felipe Lorenzo y Luis Rodríguez (TILP)



Marcelino Moral (ENCOSA), Francisco Albarrán (ALLTRUCKS) y Manuel Cosmen (ENCOSA)



Daniel Gallego (NEXO)



Alejandra Cabornero (LOGÍSTICA PROFESIONAL)

### PATROCINADORES:





José María Arnedo (ARMESA)



José Lezáun (TRUCKSTERS)



Rafael Barbadillo, Mayi de Mora-Figueroa y Jaime Rodríguez (CONFEBUS)



Juan Carlos Gómez y Rubén García (SCANIA)



Zaahira Vilchez y Jordi Navarro (CISTERNAS GERMANS NAVARRO)



Guillermo Barreto (METHOD AVANCED LOGISTICS)



Josep Borros, Francisco Jaén, Carlos Luján e Ignacio Lafuente (IDIADA)



Pedro Prieto, Sebastián Figueroa y Ruth González (SCANIA)



Ildelfonso Oliveres y Celestina Martín (FELTRERO TRANSPORTE)



Pedro Santiago y Pilar Calvo (DAIMLER TRUCK), con José Luis Olivella y Juan Luis Olivella (LÓGICA ARANDA)



Juan Cervera (VALDISA), Pedro Santiago (DAIMLER TRUCK), Enrique Ros (ROS LOGISTICA), Roberto Atienza (ATIENZATRANS) y Mario Polo (VALDISA)



Francisco Navarro, Roberto San Felipe, y Daniel González (SCANIA) y Trond Johansen (ALLISON)

### PATROCINADORES:







Luis Miguel Berdasco (HAVI) y Francisco Navarro (SCANIA)



Rafael Ramírez (MERCEDES BENZ VANS)



Marisa del Monte y Pedro García (FENADISMER EN CARRETERA)



José Luis García (AGRUPACIÓN DE TRÁFICO GARCIA CIVIL)



Alberto Ramírez (TRANSPORTES QUIMICOS RAMIREZ) y José Luis Ruiz (BALTRANSA)



Cándido González y Vitor Pinheiro (RENAULT TRUCKS)



Juan José Gil (FENADISMER) y Juan Jesús Sánchez (DISFRIMUR)



Esteban Rivas y Conrado Calcerrada (ESTEBAN RIVAS)



Pablo Guindo (RUTA DEL TRANSPORTE) y Ana Rivas y Joaquín Torres (VOLKSWAGEN)



Juan Francisco Sanz (FARCINOX), Juan Carlos Vega (TRANSVEGA E HIJOS), Miguel Ángel Muñoz y Rubén Sanz (FARCINOX)



Sebastián Esteban, Fernando Lecina, Karlos Martínez, Antonio Pérez Oliver y José Luis Maroto (LECITRAILER)



Carlos R. Marín (TRANSLÓGISTICA MARÍN), Alberto Ramírez (CETM CISTERNAS), Federico Abengoza (TRANSPORTES ABENGOZA), José L. Ruiz (BALTRANSA) y Francisco Javier Fernández (TECNOVE)

## PATROCINADORES:





Vicente Toldos y Javier Sanz de Andino (IFEMA)



Claudia Araujo Imanol Bueno (JMB)



Nathanne Moraes Magalhães y Borja Sánchez Pello (SOLRED)



Israel Pérez (METHOD AVANCED LOGISTICS)



Alberto Sánchez, Salvador Nuñez y María José Sánchez (ASCATRAVI)



Julio Viartola (ASFARES)



Miryam Torrecilla y Stéphane de Creisquer (MAN)



David Montenegro y Ignacio Aliaga (NORTHGATE RENTING FLEXIBLE)



F. Javier Pedroche, Ana Morcillo y Álvaro Pedroche (REVISTA TRUCK)



Juan Manuel Muro (AETRAM), Jean-Paul Ocquidant (MAN) y Santiago López (GRAND CLASS)



Javier Jiménez (MOLINERO LOGÍSTICA) Y Patricio de Pedro (LOGÍSTICA Y TRANSPORTES DE PEDRO)



Fortunato Pascual (AISA) y Laura López Martínez-Raposo (IBERDROLA)

### PATROCINADORES:





Antonio Najera y Ignacio José Acedo (DAF)



Ginés Hernández (GESINFLOT) y Ramón Jano (JANOCARGO)



Rafael Roses, Raquel Zornoza y Ximo Moscoso (SOR IBÉRICA)



Pedro Martínez y Constancio Villodre (PARCISA)



Marcos Martín y Federico Martín Sancho (TRANSPORTES MARTÍN)



José Alberto Ramírez, Javier Martín y Rubén García (FORD)



Inés Bengoa, Jaime Vázquez y Laura Rodríguez (DAIMLER TRUCK)



Juan Manuel Segura Aguilera (INTA)



Juan Rigol (FRIGICOLL), Ángel Valcorba (FRAIKIN) y Daniel Vals (FRIGICOLL)



Juan Francisco Sanz, Miguel Ángel Muñoz y Rubén Sanz (FARCINOX)



Pilar González, François Bottinelli, David López, Raquel González y Jorge Ferrer-Vidal (RENAULT TRUCKS)



José Martínez (MARVI GESTIONA), Juan P. Bueno (IVECO), Juan J. Sánchez (DISFRIMUR) y Miguel A. Sánchez (DFM RENT A CAR)

## PATROCINADORES:





Jesús Sánchez-Moncayo (FUTRANS) y Benjamín Carrizo (LOGISTICA CAROSAN)



Luis María López y Javier Espliego (SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA)



Jesús Martín y Daniel Torre (FRIGICOLL)



José Manuel Lara (TRANSPORTES LARA) y Jesús Esteban García (GECARSA)



Javier Jaso (AECOC)



Lluís Silvestre y Genis Comas (ONDARA LOGÍSTICA)



Daniel Amieva, Javier del Mazo y Gustavo Ceballos (KOGEL)



Juan Álvarez y Antonio Bravo (FCC)



Joaquín Vicente Fernández y Félix Solana (ORVIPAL TRANS)



Carlos Morales y Alejandro Jiménez (BRIDGESTONE)



Dionisio Fernández (OnRent) y Juan Rigol (FRIGICOLL)



Lola Molina, Javier Rabano, Alfonso Díaz Llairó, Adrià Barrabino y Ricardo Escudero (UTA)

**PATROCINADORES:**





Juliette Barrios (VDL) y Borja Cerón (COCENTRO)



Paula Pérez de Lema y Jorge Rohrer (EDITEC)



Francisco Mérida y Paula Lozano (GESINFLOT)



Daniel Vals, Juan Rigol, Jesús Martín y Daniel Torre (FRIGICOLL)



Javier San Juan y Pilar González (RENAULT TRUCKS)



Andrés Orejón (MERCEDES-BENZ VANS)



Javier Pedrosa y Juan Antonio Sánchez (RENAULT TRUCKS)



Jorge de la Torre, Alejandro Pérez, y Francisco de Andrés (CARRIER)



Manuel Rujas y Luis Francisco Blanco (TRANSPORTE 3)



Pilar Tejedor y Sara Sanz (VOLVO)



Javier Sánchez, Sonia García y Manuel Nieves (SCANIA)



Julián del Olmo (EMT MADRID) y Agustín Gómez (AGP-AMPESA)

## PATROCINADORES:





Ramón Valdivia (ASTIC), Carlos Alfaro y José Luis Torralba (TRANSPORTLIVE)



Andrés Redolar (IVECO) y José Luis Sanz (ENTERPRISE)



Sixto Sobrero (IVECO) con Juan Álvarez y Antonio Bravo (FCC)



Luis Miguel Berdasco (HAVI) y Francisco Navarro (SCANIA)



Jaime Moreno (MINISTERIO DE TRANSPORTES) y José María Quijano (CETM)



José Luis Ruiz Heras (BALTRANSA) y Alberto Ramírez (TRANSPORTES QUIMICOS RAMIREZ)



Marivi Torralba (TRANSPORTLIVE), Gloria Romera y Mihail Serban (CASTILLO TRANS)



Raquel Nieves (ONTIME), Jaime Moreno (MINISTERIO DE TRANSPORTES), Cristóbal San Juan (TRANSPORTES YAGÜE & LAGO) y Luis Gómez-Llorente (TRANSPORTE 3)

### PATROCINADORES:





Nuria Lacaci (AEC), Jorge Somoza (CETM MADRID) y Enrique Marañón (TRANSPORTES ENRIQUE MARAÑÓN)



Ramón Valdivia (ASTIC), Sixto Sobreroca (IVECO), Ignacio Lafuente (IDIADA) y Mará José Sánchez (ASCATRAVI)



Juan Cervera y Mario Polo (VALDISA), Enrique Ros (ROS LOGISTICA) y Roberto Atienza (ATIENZATRANS)



Manuel Puchau (IVECO), José Luis Sanz (ENTERPRISE), Ignacio Mostaza y José Antonio Martínez Perea (STELLANTIS)



José Luis Ruiz Heras (BALTRANSA), José Manuel Lara (TRANSPORTES LARA), Carlos Ramón Marín (TRANSLOGISTICA MARÍN), Javier Alfonso (AFERSA) y Dulsé Díaz (CETM)



Christian Espejo y Javier Mañero (MAÑERO TRANSPORTES E HIJOS) con José Lezaun (TRUCKSTERS)

## PATROCINADORES:





Luis Cabrera y Luis Cabrera Borrallo (CARROCERÍAS SANCA), con Ignacio Alguacil (FORD TRUCKS) y Óscar Martín (PROSEGUR)



Sebastián Esteban, José Luis Maroto, Karlos Martínez y Antonio Pérez (LECITRAILER)



Manuel Cosmen (ENCOSA) y Daniel Amieva (KOGEL)



Jorge Segovia (TRANSPORTES SEGOVIA E HIJOS) y Jean Paul Ocquidant (MAN TRUCK & BUS)



Julián del Olmo y Rafael Orihuela (EMT MADRID)



Juan Luis Olivella Montero y José Luis Olivella (LOGICA ARANDA), con José María Arnedo (ARMESA)



Daniel González (SCANIA), Jesús Esteban García (GECARSA) y José Manuel Lara (TRANSPORTES LARA)



Joaquín Vicente Fernández y Félix Solana (ORVIPAL), con, Juan P. Bueno (IVECO), José Martínez (MARVI GESTIONA) y Juan J. Sánchez (DISFRIMUR)

**PATROCINADORES:**







Jorge Ferrer-Vidal y Raquel González (RENAULT TRUCKS) con Dionisio Fernández (ON RENT) y Raquel Nieves (ONTIME)



Juan Carlos Vega (TRANSVEGA E HIJOS), José Luis Ruiz Heras (BALTRANSA) y Roberto Salgado (FERQUIASTUR)



Laura Rodríguez, Pedro Santiago, Inés Bengoa, Jaime Vázquez y Pilar Calvo (DAIMLER TRUCK)



Benjamín Carrizo (LOGISTICA CAROSAN) con José Miguel Avilés y Juan Julián Pardo (VDL Levante) y Jesús Sánchez-Moncayo (FUTRANS)



Ramón Jano (JANOCARGO) y José Luis Olivella (LÓGICA ARANDA)



Juan Francisco Sanz (FARCINOX), Constancio Villodre (PARCISA) y Rubén Sanz Jareño (FARCINOX)



Ignacio Mostaza y José Antonio Martínez Perea (STELLANTIS) con David Montenegro e Ignacio Aliaga (NORTHGATE RENTING FLEXIBLE)

**PATROCINADORES:**





Isabel del Olmo (IDAE), José Ramón Freire (BIO-E) y Luis Gómez-Llorente (VIAJEROS)



Francisco Aranda (UNO), Nuria Lacaci (AEC) y Pedro Alfonso (AFERSA)



Juan Antonio Sánchez (RENAULT TRUCKS) y Ángel Valcorba (FRAIKIN)



Miguel Rodríguez, Manuel Frutos, y Ángel Alonso (ZF) con Javier del Mazo (KOGEL)



Pablo González y Francisco Prada (POLICIA NACIONAL)



José Lezáun (TRUCKSTERS) y Ginés Hernández (GESINFLOT)



Pedro Martínez (PARCISA) con Federico Martín Sancho y Marcos Martín (TRANSPORTES MARTÍN)



Fernando Leciñena (LECITRAILER) con Fernando Cardoso y Alberto Cardoso (TRANSPORTES CARDOSO) y José Luis Maroto (LECITRAILER)



Jesús Esteban García (GECARSA), Federico Abengoza (TRANSPORTES ABENGOZA) y Fernando Leciñena (LECITRAILER)

### PATROCINADORES:





## VOLVO TRUCKS LIDERÓ EL MERCADO DE TRACTORAS EN ESPAÑA

El 2022 ha sido un año clave para el sector del transporte, ya que se han alcanzado las mejores cifras de los últimos años en la comercialización de vehículos industriales. El segmento de las Tractoras ha sido el que ha registrado el mayor incremento, un +16,4%, con una cifra total de 16.829 unidades matriculadas, el mejor dato de los últimos cinco años. Volvo Trucks ha liderado el segmento de Tractoras un año más, con una cuota de mercado del 17,3 % y 2.910 unidades matriculadas. “Estamos decididos a impulsar el transporte de mercancías, y nuestra posición de liderazgo en el mercado español es la prueba de que lo estamos consiguiendo”, asegura Giovanni Bruno, director general de Volvo Trucks España. Además, ha anticipado que “2023 será también un año clave para la electromovilidad y para la introducción de las tractoras eléctricas en España”. La marca ya ha comenzado con las entregas de varias unidades Volvo FH Electric.

## LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DE LOS DAF XD Y XF LLEGARÁ EN PRIMAVERA

La nueva cadena de montaje de camiones eléctricos está situada en las instalaciones de DAF Trucks en Eindhoven (Países Bajos). Su construcción se completó en dieciocho meses. Los primeros camiones DAF XD y XF Electric saldrán de la línea de montaje esta primavera y DAF espera que la producción aumente a varios miles de vehículos al año en los próximos años, en consonancia con la creciente demanda de camiones totalmente eléctricos.

La base de cada camión eléctrico DAF de nueva generación es un chasis sin cadena cinemática pero con cabina que se fabrica en la línea principal de producción de camiones de DAF. Posteriormente, las unidades tractoras y los vehículos rígidos 4x2 y 6x2 se completan hasta convertirse en camiones eléctricos XD y XF en un proceso de ocho pasos en la línea de producción de montaje de camiones eléctricos.



## MAN CONSIGUE LA MEDALLA DE ORO EN EL RANKING DE SOSTENIBILIDAD DE ECOVADIS

La mayor agencia mundial de análisis de sostenibilidad ha concedido por primera vez al fabricante esta distinción, que le permite posicionarse entre el cinco por ciento mejor valorado de las empresas evaluadas en el segmento de «fabricación de vehículos de motor».

En la evaluación general, MAN obtuvo 72 puntos sobre 100, mientras que la media del sector en el segmento de «fabricación de vehículos de motor» fue de 45 puntos. Esta elevada puntuación posiciona a MAN entre el cinco por ciento mejor valorado de las 104 empresas evaluadas. Por ello, EcoVadis ha concedido, por primera vez, una medalla de oro al fabricante de vehículos industriales, lo que supone una continuación a la medalla de bronce otorgada en 2021.



## LODISNA REFUERZA SU FLOTA CON CAMIONES RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10

La empresa navarra dedicada al transporte nacional e internacional que opera desde 2007 cuenta con más de 200 conjuntos y ahora acaba de adquirir un total de 29 camiones Renault Trucks T-Energy 10. Este vehículo, además de incorporar las últimas mejoras en confort y novedades en tecnología, permite ahorrar hasta un 10% de consumo -gracias a su nuevo motor, cadena cinemática y softwares incorporados- alcanzando la máxima eficiencia, con la consecuente reducción en emisiones contaminantes, según explican los responsables de Renault Trucks. “Hemos confiado en el T-Energy 10 de Renault Trucks por las prestaciones y la tecnología que incorpora el nuevo modelo, tanto a nivel de confort como de performance, que a la vez que nos ayuda en nuestra apuesta por el desarrollo progresivo de una actividad resulte lo más respetuosa posible con el medio ambiente”, explica Javier Rodríguez, Director de Mantenimiento e Industrialización de Lodisna.



# EUROPA DARÁ LUZ VERDE A LAS 44 TONELADAS Y A LOS MEGACAMIONES

SE CONSIDERA NECESARIO ACTUALIZAR LA NORMATIVA PARA ARMONIZAR LA REGULACIÓN ACTUAL

**LA COMISIÓN EUROPEA INICIARÁ EN LAS PRÓXIMAS SEMANAS LA MODIFICACIÓN DE LA ACTUAL DIRECTIVA EUROPEA SOBRE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PARA ARMONIZAR LAS REGULACIONES NACIONALES, FACILITAR EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO Y CONTRIBUIR A LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y DE REDUCCIÓN DE EMISIONES, SEGÚN HA INFORMADO FENADISMER**

La Comisión Europea ha constatado que en la actualidad hay una auténtica fragmentación del mercado del uso de vehículos de gran tamaño y con sobrepeso debida al mosaico de normas nacionales y bilaterales o multilaterales sobre pesos y dimensiones máximos, diferentes requisitos y sistemas de autorización existentes, así como el uso insuficiente de vehículos de combustible alternativo y de emisión cero y de dispositivos aerodinámicos, por lo que considera necesario ecologizar el transporte por carretera.

Europa considera que las normas actuales de la Unión Europea obstaculizan todo el potencial del uso de combinaciones más largas de vehículos estándar (el denominado "Sistema modular europeo") para ecologizar el sector. Otras áreas del mercado también se ven afectadas por esta fragmentación, como el transporte intermodal (transporte que utiliza más de un modo de transporte para la misma carga) y los portavehículos (cuyas características específicas no se tienen en cuenta) lo que genera pérdidas de eficiencia adicionales.

## ARMONIZAR LA REGULACIÓN ACTUAL

La Comisión Europea considera necesario actualizar la normativa para armonizar la regulación actual, por lo que incluirá en el proyecto de Directiva como medidas más efectivas para conseguir dichos objetivos autorizar de manera automática el transporte transfronterizo de vehículos más pesados o más largos entre todos los Estados miembros vecinos que lo permitan, así como armonizar y adecuar los pesos y dimensiones máximos con los límites más comunes autorizados actualmente, esto es, incrementándolos hasta las 44 toneladas, como ya se permite en 13 Estados miembros, permitir en los portavehículos una longitud cargada de 20,75 metros así como los sistemas modulares europeos de hasta 25,25 metros de longitud y 60 toneladas.



#### ASÍ ESTÁ LA SITUACIÓN EN ESPAÑA

A nivel nacional, el Ministerio de Transportes incluyó en los acuerdos suscritos con las asociaciones de transportistas en diciembre de 2021 la introducción progresiva de las 44 toneladas en la flota de transporte española así como la simplificación de los requisitos para la autorización y circulación de los megacamiones y duotrailer y el incremento de la altura en algunas especialidades de transporte, para lo cual se están manteniendo reuniones técnicas con las asociaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera de cara a su aprobación en los próximos meses.



**13 PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA PERMITEN YA LAS 44 TONELADAS DE CARGA EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y EN 10 ESTÁN AUTORIZADOS LOS VEHÍCULOS EUROMODULARES DE 60 TONELADAS**

**ESTAS MEDIDAS ESTÁN ENMARCADAS EN LA ESTRATEGIA EUROPEA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, Y TIENEN COMO FINALIDAD CONTRIBUIR A LA REDUCCIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS EMISIONES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DEL TRANSPORTE, DE LAS QUE EL 26% PROVIENE DE LOS VEHÍCULOS PESADOS**

#### EUROPA INSTA A LOS ESTADOS A MEJORAR LA SEGURIDAD EN LAS ÁREAS DE DESCANSO

La Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo, presidida por Dolors Montserrat, ha aprobado el informe sobre su misión a Francia de mayo para estudiar la inseguridad a la que se enfrentan los transportistas europeos, en el que se insta a los estados miembro de la Unión Europea a mejorar la seguridad en las áreas de descanso de la red europea de carreteras.

Durante la misión, que presidió Montserrat, los eurodiputados conocieron de primera mano “la difícil situación de seguridad de los camioneros”, reconoce el informe, “pues a menudo son víctimas de robos de combustible y de carga, robos a mano armada, están expuestos a ser acusados de trata de seres humanos y ha habido incluso asesinatos (como el ocurrido en Francia que motivó esta misión)”. Ante ello, el informe señala que “los Estados miembros son responsables de garantizar la seguridad de los conductores en todas las áreas de estacionamiento y deben asegurarse de que éstas no se conviertan en focos de delincuencia organizada, como ocurre en la actualidad”.

En sus recomendaciones, el Parlamento Europeo pide a los países que construyan las infraestructuras necesarias y mejoren las zonas de estacionamiento existentes, garantizando una iluminación adecuada, vallado, vigilancia por circuito cerrado de televisión, instalaciones y la presencia de la fuerzas y cuerpos de seguridad. En relación con esto, recomienda también fomentar las asociaciones público-privadas para la reutilización de infraestructuras descuidadas y abandonadas, a fin de convertirlas en zonas de aparcamiento seguras.

También se hace hincapié en la necesidad de mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del sector, garantizando que no haya incoherencias entre sus obligaciones y la realidad a la que se enfrentan, garantizando un descanso suficiente y de calidad.





# LLEGAN NOVEDADES A LA GAMA FORD TRUCKS

DESTACA LA ACTUALIZACIÓN DEL MOTOR DE NUEVA GENERACIÓN DE 13 LITROS

## INICIA EL AÑO 2023 CON EL LANZAMIENTO DE UNA SERIE DE NOVEDADES QUE OPTIMIZARÁN LA FUNCIONALIDAD Y EL DISEÑO DE LOS DIFERENTES VEHÍCULOS DE LA GAMA

La principal novedad a inicios de este año es el lanzamiento de una actualización del motor de nueva generación de 13 litros para toda la gama F-MAX y Legacy de carretera, en rígidos y tractoras. Este motor, Ecotorq versión 1.5, cuenta con mejoras mecánicas y electrónicas que mejoran el rendimiento del vehículo, optimizando el consumo de combustible hasta un 5,5%.

### PAQUETE LUXURY

Con respecto a la familia F-MAX (F-MAX, F-MAX Lowliner y F-MAX L), el paquete Luxury pasa a incorporar novedades estéticas que aumentará el atractivo visual del modelo: faros LED, manetas de las puertas, arco de rueda y carenado lateral en negro Agathe, así como identificador frontal en contraste con el color de la parrilla frontal (negro o cromo). De ese modo, el nuevo paquete Luxury 2023 del F-MAX queda configurado con los siguientes equipamientos: asiento premium, sistema multimedia con pantalla táctil de 7,2" y navegador específico para camiones, nevera, calefactor de estacionamiento, Control de Crucero Predictivo, abatimiento de cabina eléctrico, doble litera, área de almacenamiento superior, sensor de lluvia e

iluminación, TPMS, llantas de aluminio, faros LED, paquete estético en Agathe Black y asiento de acompañante con suspensión neumática. En esta gama también se eliminarán opciones de botones manuales de la consola para incorporarlos a la pantalla digital, logrando hacer su uso más intuitivo y rápido.

### MÚLTIPLES MEJORAS

Asimismo, toda la gama incorporará de serie neumáticos de baja resistencia a la rodadura, que, en combinación con los sistemas propios del vehículo, favorecen el ahorro de combustible. En el segundo semestre, la familia F-MAX y la gama de construcción ofrecerán la posibilidad de equipar como opción neumáticos Super Single, que mejoran la capacidad de tracción y frenada, optimizando en paralelo la capacidad de carga.

La principal novedad para la gama Legacy de carretera es la incorporación en opción de un tercer eje trasero direccional con control electrónico y suspensión neumática para los modelos con motor de 13L; eje que ya se ofrece para los modelos 6x2 y motores de 9 litros. Asimismo, tanto los rígidos de carretera, como la gama de construcción incorporarán en opción los sistemas EBS (Sistema electrónico de frenada) y ESP (Programa electrónico de estabilidad) para los vehículos 6x4.

## “MATRICULAREMOS MÁS DE 1.000 CAMIONES EN 2023”

JOSÉ LUIS QUERO, CEO DE FORD TRUCKS ESPAÑA

**EL MÁXIMO RESPONSABLE DE LA FIRMA DEL ÓVALO EN ESPAÑA ANALIZA EL MOMENTO ACTUAL Y SE MUESTRA OPTIMISTA DE CARA AL FUTURO: “CREO QUE LAS COSAS VAN A IR BIEN”**

¿Qué balance hace del ejercicio 2022?

El balance es súper positivo: seguimos incrementando el número de clientes, cada vez tenemos una red más madura, y conseguimos superar la barrera de las 1.000 matriculaciones desde que llegamos al mercado español en 2019. Cuando ves que un cliente que nos compró un camión ‘para probar’ ya cuenta con más de 50 unidades, pues te das cuenta de que algo estamos haciendo bien.

¿Qué esperan del año que acaba de comenzar?

Convivimos con la incertidumbre prácticamente desde que llegamos al mercado español y creo que se mantendrá, pero tenemos las ganas, la capacidad y el empuje para superar todo tipo de retos. De cara a este año soy optimista, creo que las cosas van a ir bien: vamos a seguir dando servicio a los clientes y creceremos junto a nuestros concesionarios. Si no pasa nada extraño conseguiremos matricular más de un millar de camiones en 2023, un objetivo que estaba fijado para 2024 en nuestro plan estratégico.

¿Cuál es el perfil de cliente de Ford Trucks?

Hemos conseguido captar clientes de ámbitos y perfiles muy distintos. En todos los casos, nos centramos en la calidad y en garantizar un buen servicio a los transportistas. No vamos a abarcar lo que no podemos abarcar, y no vamos a entrar en carreras por cerrar operaciones con grandes flotas si no tenemos claro que existe una rentabilidad justa y adecuada. Nuestra primera premisa es que los clientes estén satisfechos con nuestros camiones. Esa es la prioridad.

La garantía a 5 años sin límite de kilometraje es uno de sus elementos diferenciadores ¿Seguirán ofreciéndola?

De momento sí, pero obviamente su futuro no depende solo de mí. Han pasado tres años y se mantiene. Es la segunda opción más elegida por nuestros clientes, tan solo la supera la garantía 3 + 2 (tres años de garantía completa y dos años para la cadena cinemática).

¿Cómo están manejando los problemas de producción y entrega de nuevos vehículos?



En 2021 tuvimos algunos problemas, pero durante el pasado año las entregas han mantenido, en líneas generales, unos plazos similares a los de antes de la pandemia. Ahora mismo estamos entregando camiones en tres meses, y creo que es un factor que nos está ayudando comercialmente, pero cuando un transportista apuesta por nosotros valora muchos más aspectos.

¿En qué punto se encuentra la implantación de la red Ford Trucks en España?

Ya contamos con más de una treintena de puntos de servicio y durante este año tenemos previsto cubrir algunas áreas de Castilla y León, así como las Islas Baleares. Vamos avanzando con cautela para garantizar el mejor servicio al cliente y asegurar unos umbrales de rentabilidad de los miembros de nuestra red.

**“ESTAMOS ENTREGANDO CAMIONES EN TRES MESES, Y CREO QUE ES UN FACTOR QUE NOS ESTÁ AYUDANDO COMERCIALMENTE, PERO CUANDO UN TRANSPORTISTA APUESTA POR NOSOTROS VALORA MUCHOS MÁS ASPECTOS”**



# “LA NUEVA eSPRINTER SE PONDRÁ A LA VENTA A FINALES DE 2023”

ANDRÉS OREJÓN, MANAGING DIRECTOR  
MERCEDES-BENZ ESPAÑA VANS

EL MÁXIMO RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN DE FURGONETAS DEL FABRICANTE ALEMÁN EN NUESTRO PAÍS HACE BALANCE DE 2022 Y ANTICIPA LAS NOVEDADES QUE LLEGARÁN ESTE AÑO

**D**espués de superar las 200.000 matriculaciones en 2019, los vehículos comerciales han enlazado su tercer año en negativo. ¿Qué análisis hace del comportamiento del mercado?

Cualquier valoración que hagamos del 2022 estará marcada por la escasez de semiconductores y materias primas. El año comenzó con un moderado descenso para ir recuperándose en las gamas Mid y Large a medida que la actividad económica se ha ido activando en muchos sectores. La entrada de pedidos también ha sido un indicador de la buena tendencia del mercado, pero lamentablemente las limitaciones de producción por los problemas con el suministro a los que hay que sumar los problemas logísticos del último trimestre que han afectado a todo el sector por la falta de camiones porta vehículos no han permitido cerrar el año en positivo.

**¿Qué se puede esperar del próximo año?**

Antes era fácil hacer previsiones de mercado a un año vista, pero actualmente, y con tantas variables, es difícil acertar. La escasez de semiconductores ya ha empezado a remitir y los problemas logísticos confiamos en que se resolverán en breve. La demanda contenida y la necesidad de renovar el parque de furgonetas nos hacen ser optimistas pero muy lejos de esas 200.000 unidades que tardaremos en volver a ver.

**En cuanto a Mercedes-Benz Vans, ¿qué balance hace del ejercicio que acaba de finalizar? ¿Han conseguido cumplir sus objetivos?**

Aunque la entrada de pedidos ha sido positiva, cerraremos el año ligeramente por debajo de las unidades del 2021 pese a haber matriculado prácticamente todos los vehículos recibidos. Las limitaciones de suministro nos han afectado si bien nuestra caída está siendo inferior a la del mercado general de furgonetas.

**¿Qué acogida ha tenido la nueva Citan durante su primer año? ¿Cómo esperan que impacte en las ventas de este segmento la llegada de eCitan?**

El segmento de las furgonetas pequeñas ha experimentado este año un cambio de mix con un importante incremento de las versiones furgón frente a las combi. La Citan no ha sido ajena esta tendencia. Estamos satisfechos con la buena acogida. Su atractivo diseño, seguridad y conectividad han sido sin duda sus características más valoradas.

**En 2023 lanzamos la eCitan y el interés por las versiones eléctricas en este segmento es cada vez mayor si bien, siendo realistas, de momento su impacto en el mercado no será muy relevante con respecto a las versiones de combustión.**

**Después de completar la electrificación de toda la familia Mercedes-Benz Vans, ¿cómo prevén que evolucionarán las ventas de estos modelos?**

La llegada de la eCitan nos permite estar presentes en el segmento con mayor volumen de ventas de furgonetas eléctricas lo que nos ofrece un gran potencial. La nueva eVito, con una autonomía superior a los 250 km, ofrece el mejor compromiso entre capacidad de carga y autonomía real y la próxima eSprinter responderá a muchas más de las necesidades de transporte que con la actual solo en versión furgón no cubríamos.

**El Barómetro que elabora Anfac muestra que la electromovilidad en España evoluciona más despacio de lo deseable y la brecha con Europa no deja de incrementarse. ¿En qué medida les preocupa? ¿En qué estamos fallando? ¿Cómo se podría revertir esta tendencia?**



---

**“LA DEMANDA CONTENIDA Y LA NECESIDAD DE RENOVAR EL PARQUE DE FURGONETAS NOS HACEN SER OPTIMISTAS, PERO EN 2023 SEGUIREMOS MUY LEJOS DE ESAS 200.000 UNIDADES QUE TARDAREMOS EN VOLVER A VER”**

---

Esta situación es un claro ejemplo de la distancia que existe entre las necesidades reales del consumidor y las de las administraciones públicas. Imponer un tipo de movilidad sin una transición ordenada, unas infraestructuras adecuadas y unas ayudas económicas directas que compensen gran parte de la diferencia de coste entre un vehículo eléctrico y uno de combustión no ayudan a dar el paso a la movilidad libre de emisiones. España tiene unas características geográficas, demográficas y una situación económica muy distinta a la de los países con los que nos estamos comparando y no se tiene en cuenta que las medidas aplicadas en esos países no son suficientes o iguales a las que se deberían de aplicar aquí. Es importante conocer las necesidades de movilidad de los usuarios tanto privados como profesionales, escuchar a los fabricantes de vehículos y las limitaciones técnicas que hoy existen, sin olvidarnos de los operadores eléctricos de los que dependen las infraestructuras de recarga antes de que las administraciones fijen plazas y previsiones de parque poco realistas.

El próximo mes de febrero se presentará la nueva eSprinter y ya han dado a conocer que su autonomía se aproxima a los 500 kilómetros en condiciones de uso reales. ¿Qué nos puede anticipar sobre este vehículo? ¿Llegarán más novedades de producto en 2023? Aún es pronto anticipar mucha información ya que estos datos son provisionales, pero dan una idea del potencial de la nueva eSprinter, que se pondrá a la venta a finales de 2023. Si podemos anticipar que dispondrá de varios tamaños de batería y niveles de potencia, así como por primera vez en versión



Andrés Orejón (Mercedes-Benz Vans) y Luis Gómez-Llorente, Director de la revista Transporte 3.



El mercado español ha brindado una buena acogida a la nueva Citan. La versión 100% eléctrica (eCitan) llega este año.

chasis-cabina y Tourer para el transporte de pasajeros. En 2023 llegará la eCitan tanto en versión furgón como Tourer, la versión extralarga de la Citan tanto furgón como Tourer con 7 plazas y la nueva EQT.

**Europa ya ha puesto fecha de caducidad a los vehículos comerciales con motor de combustión. ¿Qué planes tiene Mercedes-Benz Vans para esta tecnología? ¿Ya se ha detenido la evolución de estas motorizaciones?**

La apuesta de Mercedes-Benz por la movilidad eléctrica es muy clara y una muestra de ello es el desarrollo de la nueva plataforma VAN.EA específicamente diseñada para furgonetas 100% eléctricas de tamaño medio y grande a partir de 2025. La actual Citan ha sido la última furgoneta Mercedes-Benz de combustión que se lanzará al mercado. Todos los modelos actuales seguirán actualizándose tecnológicamente hasta que llegue el final de su ciclo de vida, pero efectivamente no veremos desarrollos de nuevos motores de combustión.

**Mercedes-Benz siempre ha mantenido una estrecha relación con los carroceros, ¿qué novedades hay en este ámbito? ¿Cómo evoluciona el número de carrozados sobre vehículos eléctricos?**

Cuando queremos ofrecer al cliente los mejores productos posibles es importante asegurarnos que cuando unas de nuestras furgonetas pasa por las manos de un fabricante de segunda fase, lo haga manteniendo la calidad, seguridad y fiabilidad original de nuestro vehículo y que su trabajo cumpla con esos mismos estándares que nosotros nos exigimos. Por ello siempre ha sido una prioridad mantener una estrecha relación con los carroceros que eligen trabajar con nuestros vehículos. A través de nuestro Portal del carroceros tienen acceso a toda la información técnica relevante que les permite realizar sus transformaciones siguiendo las directrices que garantizan la calidad y seguridad de sus trabajos. En el escalón superior están los carroceros Van Partner tras superar unas rigurosas auditorías antes de ser nombrados como tal. En las furgonetas eléctricas hay que tener en cuenta el mayor peso del que se parte antes de la transformación, la situación de las baterías y todo el cableado de alta tensión, pero siguiendo las instrucciones del Portal de carroceros no suponen mayor problema. Actualmente ya hemos entregado eVito y eSprinter carrozadas como isoterma, funerarios, ambulancias o PMR entre otros.

---

**“LA NUEVA eSPRINTER DISPONDRÁ DE VARIOS TAMAÑOS DE BATERÍA Y NIVELES DE POTENCIA, Y POR PRIMERA VEZ ESTARÁN DISPONIBLES LA VERSIÓN CHASIS-CABINA Y TOURER PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS”**

---



# “CREEMOS QUE SERÁ UN BUEN AÑO”

RAFAEL BRASERO, DIRECTOR DE POSTVENTA DE DAIMLER TRUCK ESPAÑA

**EN UN ESCENARIO DE INCERTIDUMBRE Y ESCASEZ DE SUMINISTROS, LA FIRMA ALEMANA HA CONSEGUIDO DAR PLENA COBERTURA A LA DEMANDA CRECIENTE DE SERVICIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. Y SUS PREVISIONES SON POSITIVAS PARA EL AÑO QUE ACABA DE COMENZAR**

**E**n líneas generales, ¿qué balance hacen desde el área de Postventa de Daimler Truck España del ejercicio que acaba de concluir?

Pues en líneas generales podemos decir que ha sido un año satisfactorio en vista de los resultados obtenidos, a pesar de los importantes problemas de suministro que hemos sufrido y que aún seguimos tratando de solventar, llámense semiconductores o materias primas básicas para la fabricación de componentes, como metales, plásticos, cauchos, etc.

Afortunadamente la actividad del transporte pesado por carretera se ha mantenido incluso incrementado, y hemos podido dar plena cobertura a esta demanda creciente de servicio.

¿Cómo se ha adaptado la postventa a la escasez de componentes y a los problemas de suministro provocados por la ‘inesperada’ invasión de Ucrania? ¿Esta coyuntura ha servido para optimizar/mejorar los procesos logísticos?

Ante este escenario de incertidumbre y escasez de suministros, nuestro principal reto ha sido mantener la calidad del servicio en cuanto a plazos de reparación. Para ello hemos tenido que buscar todas las alternativas posibles ante la falta de piezas, a través de nuevos proveedores, piezas alternativas, remanufacturadas y segundas líneas de producto.

Los plazos de entrega de nuevos camiones se han incrementado significativamente, ¿cómo está afectando esta circunstancia al área de postventa? ¿En qué medida se ha aumentado la actividad en los talleres y servicios oficiales?

La escasez de componentes ha afectado tanto a la postventa como a la producción de vehículos nuevos. Debido a los retrasos en las entregas, hemos tenido que extender muchos contratos de leasing y renting vigentes y próximos a vencer, con la consiguiente extensión de los contratos de servicio. Esto nos ha permitido mantener incluso incrementar la actividad tanto en mantenimientos como en reparaciones, dado el mayor riesgo de averías por la mayor antigüedad de estos vehículos.

Cada vez son más los profesionales del transporte que optan por adquirir sus camiones con contrato de reparación y/o mantenimiento. ¿Qué alternativas ofrecen? ¿Cuáles están teniendo mejor acogida? Cuatro de cada cinco camiones que comercializamos incluyen algún tipo de contrato de servicio, con un amplio portfolio que cubre desde las prestaciones más básicas como puede ser una ampliación de garantía, hasta nuestro producto estrella, el contrato "Complete", con plena cobertura de trabajos de mantenimiento y reparación. Efectivamente es una opción cada vez más demandada por nuestros clientes por las ventajas que ofrece: cubre sin ninguna incertidumbre los costes de mantenimiento y reparación mediante una cuota mensual cerrada y además flexible en función de la actividad, garantiza el correcto y regular mantenimiento del vehículo, y gracias a la cobertura internacional, el cliente puede trabajar por toda Europa sin riesgos de tener que adelantar el coste de una reparación imprevista.

**¿Qué papel está jugando Mercedes-Benz Uptime en el incremento de la eficiencia de las flotas? ¿Cómo está evolucionando el número de camiones/clientes que apuestan por este sistema?**

Uptime es la última innovación de nuestra marca en materia de conectividad. Aumenta la disponibilidad, diagnostica continuamente el estado del vehículo y proporciona recomendaciones concretas de actuación, de modo que se reducen las estancias en el taller no programadas y se minimiza el tiempo de inactividad.

Más de 2.500 camiones ya se benefician hoy de las ventajas de este producto, y nuestro objetivo es llegar a tener el 100% de nuestra flota conectada.

**Los datos del Servicio de Asistencia 24 horas rozan la excelencia: 9 de cada 10 camiones son reparados en carretera, y la mayor parte del 10% restante vuelve a estar operativo en menos de 8 horas. ¿Existe margen de mejora? ¿Qué aspectos están puliendo?**

El servicio 24h es una parte fundamental de nuestro negocio y una prestación muy valorada por nuestros clientes. Efectivamente el objetivo es tratar de poner en servicio el vehículo en el menor tiempo posible,



por lo que si es viable reparar en carretera así tratamos de hacerlo. Gracias a su cobertura internacional, el cliente siempre estará atendido en cualquier punto de Europa, y si además dispone de nuestra tarjeta gratuita Mercedes ServiceCard, puede gestionar el pago de una manera sencilla y cómoda sin necesidad de disponer efectivo.

**La electromovilidad sigue ganando protagonismo en la familia de camiones Mercedes-Benz, ¿cómo se está preparando a la red para dar respuesta a las nuevas necesidades de postventa que tendrán estos vehículos?**

Este año empezamos a suministrar las primeras unidades de eActros, pero ya llevamos tiempo comercializando la gama FUSO Canter híbrida y eléctrica, por lo que los principales puntos de asistencia de nuestra red ya tienen experiencia en esta tecnología. Hemos formado a nuestros asesores y técnicos y equipado los talleres con las herramientas y útiles necesarios para afrontar la nueva electromovilidad con garantía de éxito.

**¿Cuáles son las previsiones para este 2023? ¿La postventa mantendrá la tendencia positiva?**

Somos positivos en tanto en cuanto la actividad de transporte por carretera sigue desarrollándose a buen ritmo, a pesar de la incertidumbre global que estamos viviendo. Creemos que será un buen año a pesar de que aún no se han resuelto los problemas logísticos y de abastecimiento.

**¿En qué nuevos proyectos están trabajando? ¿Qué novedades presentarán en esta área próximamente?**

Seguimos trabajando en materia de conectividad y digitalización de procesos para mejorar la eficiencia y rentabilidad de nuestros clientes, con nuevos desarrollos en servicios como Uptime y FleetBoard, y continuamos con una ambiciosa estrategia de desarrollo de red y asistencia 24h para mejorar la cobertura territorial. También estamos trabajando en nuevos servicios como los contratos de mantenimiento flexibles, que permiten adaptar las cuotas a la actividad del cliente, y por supuesto seguimos desarrollando y ampliando nuestro portfolio con desarrollos en líneas de producto como TruckParts y Reman.



**“MÁS DE 2.500 CAMIONES YA SE BENEFICIAN HOY DE LAS VENTAJAS DE UPTIME, Y NUESTRO OBJETIVO ES LLEGAR A TENER EL 100% DE NUESTRA FLOTA CONECTADA”**



# “DESTINAREMOS UNOS 8 MILLONES DE EUROS A LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES”

FRANCISCO PRADA SAN ROMÁN, JEFE DEL ÁREA DE AUTOMOCIÓN DE LA POLICÍA NACIONAL

**LA POLICÍA NACIONAL CUENTA CON CASI 2500 VEHÍCULOS INDUSTRIALES EN SU FLOTA. EL MÁXIMO RESPONSABLE DE SU GESTIÓN NOS CUENTA CÓMO TRABAJA ESTA ÁREA QUE ES CLAVE PARA QUE TODOS LOS INTEGRANTES DEL CUERPO PUEDAN DESEMPEÑAR SU TRABAJO**

**C**uántos vehículos componen la flota total de la Policía Nacional?

En la actualidad, contamos con 15.000 vehículos aproximadamente que recorren entre 150 y 170 millones de kilómetros cada año. Se trata de una cifra viva, ya que de forma continua se van produciendo tanto altas como bajas, motivadas las primeras por la incorporación a la flota de nuevas adquisiciones o vehículos intervenidos que autoriza la Autoridad Judicial para su uso policial, y las segundas por siniestros o averías de entidad que aconsejan su cese de actividad y su posterior achatarramiento.

En cuanto a los vehículos comerciales, el número total de furgonetas y camiones de distintas modalidades, transformaciones y funciones que integran la flota policial es de 2.438. Su antigüedad media ronda los 10 años.

¿Cómo es el proceso de adquisición de nuevas unidades?

La adquisición de vehículos por organismos de la Administración del Estado está perfectamente regulada en base a la normativa específica que establece que las compras deben realizarse a través del Sistema de Contratación Centralizada en el que están incluidos los distintos Acuerdos Marcos, clasificados por tipos de vehículos: AM de turismos, AM de vehículos industriales ligeros, AM de vehículos industriales pesados y AM de motocicletas.

Habitualmente adquirimos los vehículos en propiedad, pero también recurrimos al renting. La contratación de estos servicios se realiza con la autorización de la Dirección General de Racionalización a través de un procedimiento abierto publicando una licitación pública, a la que tiene acceso cualquier empresa

especializada en este tipo de servicios. En la actualidad el servicio de renting permite disponer de una flota de 5.000 vehículos con una antigüedad inferior a los cuatro años.

**¿La crisis de los semiconductores y la falta de stock de vehículos han afectado a las renovaciones?**

Por supuesto que nos ha afectado, al igual que los problemas en la distribución de piezas y componentes. A consecuencia de ello, aun contando con presupuesto suficiente de compra, en algunas ocasiones no hemos recibido ofertas, por lo que han quedado desierto algunos expedientes y no se han podido adquirir los vehículos previstos.

**¿Cómo realizan el mantenimiento de una flota tan amplia y diversa? ¿Cuentan con instalaciones propias para realizar estas tareas o están externalizadas?**

El mantenimiento está totalmente externalizado, aunque se sigue contando a nivel nacional con talleres para la realización de pequeñas reparaciones y mantenimiento.

**¿En qué medida los vehículos 'Eco' (eléctricos, híbridos, gas natural...) han ganado protagonismo en la flota de la Policía Nacional durante los últimos años?**

La estrategia del Área de Automoción antes de la pandemia ya estaba orientada a la descarbonización de la flota, comenzando en 2018 con la compra de los primeros vehículos híbridos y abandonando la motorización diésel. En cuanto a los vehículos comerciales, ya contamos con 66 furgonetas 100% eléctricas.

En la actualidad esta estrategia se ha reforzado con los Fondos Europeos de Recuperación, Transformación y Resiliencia que subvencionan la adquisición de vehículos con etiqueta CERO a cambio del achatarramiento de vehículos antiguos, lo que va a permitir la renovación de unos 2.000 turismos.

**¿Qué objetivos se han marcado en cuanto a la reducción de emisiones de la flota? ¿Qué obstáculos están encontrando en este sentido?**

Genéricamente el objetivo es la descarbonización de la flota, siempre y cuando haya disponibilidad de modelos con características compatibles con nuestra actividad. En cualquier caso, existen distintos condicionantes que impiden que este objetivo se materialice al 100 %. En primer lugar, hay que tener en cuenta que un Servicio de Seguridad como es la Policía Nacional no puede depender de un parque

---

**“LA FALTA DE STOCK DE VEHÍCULOS NOS HA AFECTADO. EN ALGUNAS OCASIONES NO HEMOS RECIBIDO OFERTAS, POR LO QUE HAN QUEDADO DESIERTOS ALGUNOS EXPEDIENTES Y NO SE HAN PODIDO ADQUIRIR LOS VEHÍCULOS PREVISTOS”**

---

únicamente de vehículos eléctricos ya que se pueden dar situaciones de indisponibilidad por falta de carga. Por otra parte, las Unidades Policiales que se mueven a nivel nacional requieren vehículos con motor de combustión hasta que la infraestructura de recarga eléctrica se haya completado y esté disponible. Por último, nos encontramos con una oferta escasa de híbridos en el segmento de los vehículos industriales. La oferta existente sigue estando dominada por las motorizaciones diésel.

**¿Qué particularidades tienen sus vehículos industriales de la Policía Nacional a nivel de carrozado? ¿Cuáles son las transformaciones más 'peculiares'?**

El espectro de transformación de los vehículos policiales es muy amplio, por lo que el Área de Automoción a través su departamento de I+D con el asesoramiento de necesidad de las distintas Unidades Policiales, diseña los tipos de Kit de transformación que se ajustan a la función específica de cada una de las unidades policiales. Sin ninguna duda uno de los Kits de transformación más importante es el de Radio Patrulla Uniformado conocido popularmente como Z. Disponemos también de otras transformaciones ya más específicas destinadas a distintas áreas funcionales como: camiones para caballería o furgones para unidades de intervención, subsuelo, TEDAX, etc.

**¿Con qué carroceros trabajan habitualmente?**

La designación de los carroceros corre a cargo de los adjudicatarios de la venta de los vehículos, que son los que suministran a los carroceros los vehículos para su transformación. En la actualidad la Policía Nacional cuenta con vehículos transformados por distintos carroceros como: ATL, Bergadana, Tecnove, TSD, Unibus, Vama, Veblinter, etc.

**¿Tienen previsto renovar/ampliar la flota de vehículos industriales a corto y medio plazo?**

Como quiera que los fondos europeos de Recuperación, Transformación y Resiliencia van a permitir la renovación de los vehículos tipo berlina de la flota policial, la estrategia pasaría por utilizar la totalidad del presupuesto ordinario asignado al área, unos 8 millones de euros, a la adquisición exclusivamente de vehículos industriales.



Francisco Prada y Luis Gómez-Llorente, director de la revista Transporte 3.

---

**“LAS FURGONETAS 100% ELÉCTRICAS GANARÁN PRESENCIA EN NUESTRA FLOTA CON LA INCORPORACIÓN DE 140 CITROËN eBERLINGO”**

---

## JURADO DEL PREMIO VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO



Francisco Prada San Román, Jefe del Área de Automoción de la Policía Nacional, junto a casi medio centenar de profesionales del transporte de mercancías y profesionales del ámbito de la automoción, forma parte del jurado que otorga el premio ‘Vehículo Industrial Ligero del Año’. Trabajar a diario con una flota de casi 2500 vehículos industriales le permite evaluar con pleno conocimiento de causa a los candidatos que optan a recibir este galardón.

A lo largo de este año, los vehículos 100% eléctricos ganarán presencia en nuestra flota con la incorporación de 140 Citroën eBerlingo, que están destinadas a la unidad de criminalística, y seis camiones para la unidad de caballería. Además, tenemos previsto convocar un concurso para incorporar 30 furgonetas de tamaño medio en régimen de renting para el transporte de personal. Las características de este tipo de servicio encajan con esta fórmula de adquisición. También queremos incorporar un centenar de furgones que se destinarán a diversas unidades, entre ellas

la Unidad de Intervención Policial (U.I.P) o la Unidad de Prevención y reacción (U.P.R).

¿Cómo funciona el departamento encargado de gestionar una flota tan amplia?

La gestión de la flota se hace con una aplicación propia: Asia. Se realiza a distintos niveles, siendo el nivel primario y más directo el que lleven a cabo desde cada una de las plantillas por parte de la Delegación Territorial de Automoción, para después y desde nuestros servicios centrales unificar y llevar a cabo la gestión de la totalidad de la flota.

¿Cuáles son las claves para gestionarla con éxito?

Lo primero, es el compromiso y la ilusión de formar parte de una organización como es el Cuerpo de Policía Nacional, lo que nos motiva a adquirir los mejores medios posibles para apoyar a nuestros compañeros que desarrollan su labor en la calle, lo que redunda en una mejora de la atención y protección del ciudadano, que representa la vocación de servicio público de la Policía Nacional.

Para conseguir esto por supuesto es necesario contar con un equipo muy profesional y motivado con un gran compromiso hacia nuestro cliente interno.

**“NOS MOTIVA A ADQUIRIR LOS MEJORES MEDIOS POSIBLES PARA APOYAR A NUESTROS COMPAÑEROS QUE DESARROLLAN SU LABOR EN LA CALLE, LO QUE REDUNDA EN UNA MEJORA DE LA ATENCIÓN Y PROTECCIÓN DEL CIUDADANO”**



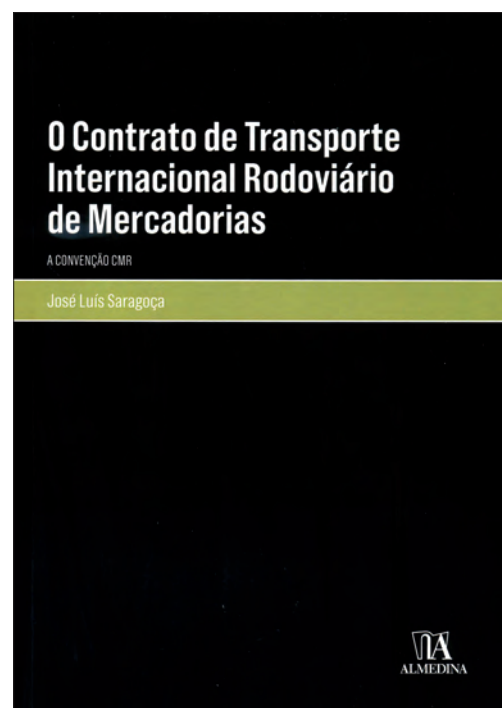
# O CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL RODOVIÁRIO DE MERCADORÍAS – A CONVENÇÃO CMR

LIBRO ESCRITO POR POR J. L. SARAGOÇA (EDITORIAL ALMEDINA, COIMBRA, DICIEMBRE 2022)

**NUESTRO COLABORADOR FRANCISCO SÁNCHEZ-GAMBORINO, ABOGADO EXPERTO EN TRANSPORTE POR CARRETERA, NOS RECOMIENDA ESTE LIBRO**

**E**s para mí un privilegio ver incluidas mis palabras, como “prefácio” o prólogo, junto a las del Profesor M. J. Costa Gómes, en un libro de tanta categoría, según puedo afirmar tras su lectura con esa finalidad, elaborado por mi colega el Dr. José Luís Saragoça (Lisboa), con quien he trabado estrecha amistad desde nuestra coincidencia en las sesiones de la Comisión de Asuntos Jurídicos de IRU y en varios congresos internacionales sobre Derecho del transporte por carretera, amén de otras colaboraciones. Se trata de una obra extraordinaria, no solo por su magnitud -con más de ochocientas páginas, es el libro más extenso que conozco sobre el Convenio CMR-, sino especialmente por su excelencia: lo único de este nivel escrito en Portugal al respecto y probablemente el mejor publicado en el mundo; aparte de obviamente, el más actualizado (fue presentado el 10 Enero 2023, en la sede de Asociación Nacional Portuguesa de Transporte de Mercancías por Carretera, ANTRAM, Lisboa, recibiendo allí el elogio de su Presidente Sr. Pedro Polónio, además del de ambos prologuistas)-. Verdadera enciclopedia del Convenio, su autor ofrece, desde una reflexión rigurosa en lo jurídico, un análisis exhaustivo de su contenido, artículo por artículo, siguiendo el orden y la sistemática propios del Convenio; y desde su experiencia como brillante Abogado especialista en transporte durante más de cuatro décadas, abundantes ejemplos de aquello que las normas establecen solo en abstracto, y numerosos consejos de orientación práctica, tendentes a reducir la litigiosidad en este ámbito.

La investigación doctrinal que el libro acredita es espléndida, pues han sido consultados muchos autores -aprovecho para agradecerle sus múltiples citas a mi propio libro “El contrato de transporte internacional CMR” (Madrid, 2020), y otros-. Lo cual no impide a Saragoça exponer sus opiniones personales. Así, sobre la naturaleza jurídica de la figura del destinatario, quien a su juicio deviene parte del contrato de transporte -que sería trilateral-; cuestión de enorme relevancia para deducir nada menos que si, además del cargador, también el destinatario puede reclamar o no contra el transportista, si existe o no su solidaridad con el cargador en el pago del precio del transporte y si las reservas del transportista son oponibles o no al destinatario. De entre su restantes tesis, destacaría estas: el conductor no puede firmar cartas de porte, ni, en ellas, cláusulas que comprometan a su empresa; podrían ser válidas las reservas en origen aun no aceptadas por el cargador; si el cargador no hizo advertencias sobre la aptitud del vehículo, el transportista debería quedar exonerado de responsabilidad; el acuerdo de pago contra reembolso ha de constar necesariamente en la carta de porte; el Convenio CMR se ocupa solo de la responsa-



bilidad contractual, regulando su art. 28 solo el eventual concurso de ésta y la extracontractual; el concepto “culpa equivalente a dolo” de su art. 29 debería aplicarse sólo en aquellos países en cuya ley nacional no existe el concepto de “dolo”; la competencia jurisdiccional fijada por mutuo acuerdo es excluyente y no alternativa de las otras referidas en su art. 31.

En paralelo al estudio del Convenio, constantemente el autor compara sus disposiciones con las del Derecho interno portugués: Decreto-Lei nº 239/2003 (además de Códigos Civil y Comercial), para constatar su identidad o diferencias. A veces, mostrándose crítico con esta ley nacional, así como con algunas Sentencias que lo interpretan “a la luz de” dicha ley, y mucho con la mala traducción oficial del Convenio a la lengua portuguesa (como también la española del BOE no es precisamente una maravilla).

**Francisco Sánchez-Gamborino**  
 Doctor en Derecho  
 Abogado especialista en transportes  
 Vicepresidente de la Comisión Jurídica de IRU  
[abogados@sanchez-gamborino.com](mailto:abogados@sanchez-gamborino.com)



## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# FRENO A LA PRODUCCIÓN DE CARROCERÍAS

DURANTE EL PASADO AÑO SE REGISTRÓ UN RETROCESO DEL 7% (21.021 UNIDADES)

---

**EL MERCADO SIEMPRE TIENE LA RAZÓN. LA LEY DE LA OFERTA Y LA DEMANDA ES IMPLACABLE Y VERTEBRA NUESTRA ECONOMÍA**

---

La pandemia, los cuellos de botella en la distribución, la sorprendente escasez de materiales, la inflación, la revolución tecnológica en la energía de propulsión de los vehículos y la reorganización mundial de grandes corporaciones han provocado que en determinados momentos hayamos vivido problemas por exceso de demanda y déficit de oferta.

Nos quedan unos cuantos años para estabilizar la economía y poder ganar oxígeno, y nos esforzamos por construir vehículos cada vez más seguros y más respetuosos con el medio ambiente, cumpliendo la legislación que nosotros mismos nos imponemos, sin atender al hecho de que de poco va a servir hacer vehículos nuevos que circulan solos y purifican el aire si no tenemos capacidad para sustituir los que ya están circulando a un ritmo adecuado.

¿Y cuál es el ritmo adecuado? Pues probablemente nadie lo sepa porque la economía pide ralentizar la oferta para reducir la inflación y todos nos volvemos locos pensando en que hay que generar planes de ayuda para activar la renovación de vehículos (inyección de más dinero en la economía) y que podamos descarbonizar cuanto antes la flota de vehículos.



2022	Categoría de homologación				Total general
Carrocerías	M1	N1	N2	N3	
Ambulancia	777	-	-	-	777
Basurero	-	32	95	556	683
Botellero	-	175	242	5	422
Caja abierta	-	2193	202	629	3024
Caja cerrada	-	1.974	459	143	2576
Cisterna	-	7	29	254	290
Frigorífico	-	2.162	436	397	2995
Grúa	-	61	26	18	105
Hormigonera	-	0	1	388	389
Isotermo	-	75	19	24	118
Jaula	-	73	5	14	92
Plataforma	-	290	18	65	373
Portacontenedores	-	201	95	654	950
Portavehículos	-	125	344	171	640
Servicio contra incendios	-	27	46	290	363
Silo	-	0	0	22	22
Vivienda	5048	0	0	0	5048
Volquete de canteras	-	1444	283	437	2164
<b>Total general</b>	<b>5825</b>	<b>8839</b>	<b>2300</b>	<b>4067</b>	<b>21031</b>

Como es habitual, desde ASCATRAVI analizamos de forma trimestral las cifras de matriculaciones que publica la DGT de vehículos rígidos (no se incluyen ni remolques ni semirremolques) carrozados o transformados por los fabricantes de segunda fase y transformadores y ahora que hemos cerrado el año nos gustaría compartir con los lectores un resumen estadístico de producción y si comparación con el de años pasados.

Las tablas de análisis que puedes consultar en esta colaboración se confeccionan en base a cuatro tipos de categorías de vehículos que se definen según la Masa Máxima Técnica Admisible de cada uno y el carrozado o transformación que les caracteriza. Las categorías son las siguientes:

- N1: Vehículos cuya MMTA no sea superior a 3,5 toneladas.
- N2: Vehículos cuya MMTA sea superior a 3,5 toneladas pero no a 12 toneladas.
- N3: Vehículos cuya MMTA sea superior a 12 toneladas.
- M1: Vehículos para el transporte de persona que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor (ambulancia o vivienda)

### UN AÑO DE LOCOS

Por todo esto, 2022 ha sido un año de locos y los que vienen apuntan maneras. Suerte dispar hemos observado (y veremos) en función del sector del carrozado en el que te fijes. También hemos vivido un 2022 de resignación, principalmente porque se ha percibido una demanda contenida por la falta de oferta de vehículos para carrozar, lo que ha frenado muchas operaciones.

La tasa de variación anual entre 2022 y 2021 por sector de carrozado se refleja en la Tabla 3, en la página siguiente.

### LA CONSTRUCCIÓN GOZA DE BUENA SALUD

Como se pueden observar en las tablas, 2022 ha resultado un año muy interesante para algunos sectores y catastrófico para otros. En el global, el sector ha dejado de fabricar alrededor de 1.700 unidades respecto a 2021 (una caída del 7% global) y más de 3.000 respecto del nivel previo a la pandemia.

En general, todos los sectores que tienen como base para el carrozado, vehículos ligeros de la categoría N1 y M1, son los que más han sufrido, porque en esta categoría de vehículos la falta de oferta ha sido más acuciante. Por el contrario, vemos que el sector de la construcción goza de

2021	Categoría de homologación				Total
	M1	N1	N2	N3	
Ambulancia	1786	-	-	-	1786
Basurero	-	42	71	494	607
Botellero	-	95	167	6	268
Caja abierta	-	2709	274	628	3611
Caja cerrada	-	2.357	422	168	2947
Cisterna	-	15	47	297	359
Frigorífico	-	1.590	411	457	2458
Grúa	-	92	7	13	112
Hormigonera	-	0	0	277	277
Isotermo	-	114	25	29	168
Jaula	-	74	10	26	110
Plataforma	-	229	18	105	352
Portacontenedores	-	148	104	619	871
Portavehículos	-	88	326	171	585
Servicio contra incendios	-	2	46	169	217
Silo	-	0	1	53	54
Vivienda	6284	-	-	-	6284
Volquete de canteras	-	1127	139	394	1660
<b>Total general</b>	<b>8070</b>	<b>8682</b>	<b>2068</b>	<b>3906</b>	<b>22726</b>

**LOS SECTORES QUE TIENEN COMO BASE PARA EL CARROZADO, VEHÍCULOS LIGEROS DE LA CATEGORÍA N1 Y M1, SON LOS QUE MÁS HAN SUFRIDO. POR EL CONTRARIO, EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN GOZA DE BUENA SALUD CON UN IMPORTANTE CRECIMIENTO DE VOLQUETES Y HORMIGONERAS**



**CON EL ACTUAL NIVEL DE DEMANDA, ARRANCAN LOS AÑOS DE LA OPORTUNIDAD PARA NUEVAS TECNOLOGÍAS Y FABRICANTES QUE PUEDAN DIVERSIFICAR LA OFERTA**

buena salud con un importante crecimiento de volquetes, hormigoneras y la estabilidad en el carrozado de cajas abiertas con grúa.

Los servicios municipales, recogida de residuos y servicios contra incendios aumentan notablemente su producción empujados por la administración y la importante necesidad de renovación de flotas que van a trabajar en las grandes ciudades con Zonas de Bajas Emisiones. Por el contrario, hemos asistido a la catástrofe anunciada en el mercado de las ambulancias que ha sufrido una caída increíble en la producción ante la resolución del Ministerio de Transportes de ampliar las autorizaciones a muchas ambulancias que este año ya superaban los 10 años y tenían que haber sido renovadas. Medidas de este tipo no consiguen sino ahogar al carrocerero y provocar un exceso de demanda en los próximos años. Es difícil hoy en día planificar la compra de vehículos pero todo llega y todo se puede hacer con una adecuada planificación.

#### NUEVAS OPORTUNIDADES

Un comentario habitual en el sector es que en 2022 se ha vendido en muchos casos "lo que había" porque el vehículo industrial y comercial es una herramienta de trabajo y cuando surge la necesidad de cambio de vehículo, esta apremia.

Con el actual nivel de demanda, arrancan los años de la oportunidad para nuevas tecnologías y fabricantes que puedan diversificar la oferta. Ahora muchas veces ya no importa la marca, el modelo o las características. Si lo tienes, me lo llevo.

Carrocerías	
Variación anual	2022 / 2021
Ambulancia	-56
Basurero	13
Botellero	57
Caja abierta	-16
Caja cerrada	-13
Cisterna	-19
Frigorífico	22
Grúa	-6
Hormigonera	40
Isoterma	-30
Jaula	-16
Plataforma	6
Portacontenedores	9
Portavehículos	9
Servicio contra incendios	67
Silo	-59
Vivienda	-20
Volquete de canteras	30
<b>Total general</b>	<b>-7</b>

**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 diseñan y fabrican carrocerías sobre vehículo rígido, como aquellos que reparan, reforman o transforman vehículos industriales y comerciales. Si necesitas una carrocería o transformar tu vehículo, busca quien puede hacerlo en [www.ascatravi.org](http://www.ascatravi.org)

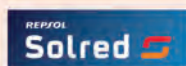
# ¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2023

#PremiosNacionalesDelTransporte



## PATROCINADORES



# UN DISEÑO REVOLUCIONARIO



## Nuevo MAN TGX INDIVIDUAL LION S. Simply my truck.

El nuevo MAN TGX INDIVIDUAL LION S combina un poderoso rendimiento de hasta 640 CV (471 kW) con un diseño exclusivo y sofisticado. Con sus acabados de carbono, sus acentuadas líneas rojas y su resplandeciente calandra, este emblemático camión irradia elegancia por las carreteras. Además, opcionalmente, podrás vestir sus asientos completamente de cuero y así experimentar una experiencia única en la cabina. MAN TGX INDIVIDUAL LION S, siéntate y disfruta de cada kilómetro de carretera. [www.truck.man](http://www.truck.man) #SimplyMyTruck

