

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

Año 45. #480.
Marzo 2023

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10 DE13 TC 480 CONSUMO BAJO MÍNIMOS



- Los autónomos pierden fuerza: el 80% de los camiones está en manos de empresas • Entrevista: Raquel Nieves (Ontime Logística Integral) • Al volante de un camión con 17 años • Especial Semirremolques • Volkswagen ID. Buzz Cargo: Exclusividad Eléctrica •

Crafter

Creado para mensajeros y transportistas

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



Vehículos
Comerciales



Gama Crafter con motores EU6 consumo medio: 8,3 - 9,7 l/100 km. Emisión de CO₂: 218 - 255 g/km.

volkswagen-comerciales.es



UN PROBLEMA DE TODOS QUE NO SOLUCIONA NADIE



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

A lo largo de la historia muchas profesiones han desaparecido porque ya no eran necesarias para la sociedad o porque surgieron alternativas que las dejaron obsoletas. En el caso de los chóferes eso no va a suceder: a día de hoy los camiones mueven el mundo, su importancia va a crecer durante los próximos años y no existe nada que pueda reemplazarlos. En este escenario, no queda otra que buscar fórmulas para afrontar el relevo generacional en una profesión con una elevada edad media.

En un primer momento, se consideraba que la escasez de conductores era un problema, única y exclusivamente, de las empresas de transporte de mercancías, pero su gravedad se ha acrecentado y hoy casi nadie duda de que ya es una problemática que nos afecta a todos, en mayor o menor medida. Encontrar soluciones no está en manos de una única administración o entidad, es necesaria la implicación de muchos actores para revertir la situación. Y ese es otro subproblema: cuando hay que trabajar en equipo siempre se tiene la tentación de esperar a que otro resuelva el problema.

Hasta el momento las soluciones se han enfocado a buscar profesionales más lejos de España (América del Sur ha tomado el relevo del Este de Europa), o a atraer a los pocos jóvenes que salen de las autoescuelas y a personas que finalizan su

carrera militar (¿Quién está dispuesto a subirse en un camión después de disfrutar de vida laboral 'funcionarial'?). También ha surgido alguna alternativa imaginativa como la conducción por relevos de Trucksters, y se insiste en el papel de la formación, que ayudará a mejorar otras áreas de las empresas de transporte, pero que no va a incrementar el atractivo de conducir un camión. Tampoco lo harán dar el carnet con 17 años o una subvención puntual. Resumiendo, no hay ni rastro de un paquete de medias sólidas que ataquen a la raíz del problema.

En muchos casos se dice que la falta de interés por este trabajo "no es cuestión de dinero", pero parece que es la única variable que se puede modificar rápidamente para conseguir que una persona renuncie a una buena calidad de vida y esté dispuesta a pasar diez o quince días solo en un camión (o compartiendo cabina con un desconocido), lejos de su casa, familia y amigos. Obviamente este incremento de los costes laborales se tendría que repercutir en la cadena, pero a día de hoy ningún cargador aceptaría una subida de precios derivada de esta cuestión. La agonía de esta profesión se alargará un poco más y solo se incrementarán los sueldos cuando la situación sea crítica. Posiblemente en ese momento habrá más *youtubers*, *instagramers* o *tik-tokers* que personas con todos los permisos necesarios para conducir un camión.



03



06



16



22



28



30



44

03 EDITORIAL

Un problema de todos que no soluciona nadie

28 PRODUCTO

Volkswagen Vehículos Comerciales ya comercializa los nuevos ID. Buzz e ID. Buzz Cargo

16 PRUEBA

Renault Trucks T-Energy 10 DE13 TC 480cv

30 ESPECIAL

Semirremolques

06 EN PORTADA

Los autónomos pierden fuerza: el 80% de los camiones está en manos de empresas

22 PRODUCTO

DB Schenker confía en los camiones 100% eléctricos de MAN

44 LEGAL

La carta de porte ya es obligatoria



08 REPORTAJE

Al volante de un camión con 17 años

12 ENTREVISTA

Raquel Nieves, Responsable de Flota de Ontime Logística Integral

24 REPORTAJE

Grupo Primafrio incorpora a su flota camiones Volvo FH Electric

48 ASCATRAVI

Problemas con los tacógrafos digitales de 2ª generación

TRANSPORTE3

Depósito Legal: M-16.378-1977

Revista fundada por: Jesús Gómez Llorente

Dirección: Luis Gómez-Llorente

Redacción: Luis Francisco Blanco Barba

Marketing & Publicidad: Jorge Rohrer Hernando

Pruebas Técnicas: Manuel Ruja

Maquetación: Infocomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara (Periodista)

Sección Oficial:



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

C/ Padilla, 72

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

www.editec.es / editec@editec.es



ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





LOS AUTÓNOMOS PIERDEN FUERZA: EL 80% DE LOS CAMIONES ESTÁ EN MANOS DE EMPRESAS

EL SECTOR HA PERDIDO CASI UN MILLAR DE AUTÓNOMOS EN ESPAÑA DURANTE EL ÚLTIMO AÑO

LA ELIMINACIÓN EN 2018 DE LOS REQUISITOS DE FLOTA MÍNIMA, UNIDO A LA POSTERIOR SUPRESIÓN DE LA ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, PROVOCARON UN REPUNTE EN EL NÚMERO DE TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS, PERO ESTA TENDENCIA SE ROMPIÓ DURANTE EL PASADO EJERCICIO

Pese a que la flota total de vehículos pesados en España se ha mantenido constante e incluso ha aumentado ligeramente (+1.200 camiones en 2022), los datos del Registro Público de Empresas de Transportes muestran que en los últimos doce meses 776 autónomos han aban-

donado el sector. Desde Fenadismer consideran que el estallido de la guerra de Ucrania y el alza incontrolada de los precios de los combustibles, pese a las medidas económicas y estructurales aprobadas por el Gobierno para hacer frente a la crisis, han tenido una influencia decisiva.

Las empresas mercantiles representan algo menos de la mitad del total de empresas en transporte pesado (42,7%), pero poseen el 79% de los camiones. Sólo un 18% de los camiones está en manos de autónomos y las cooperativas tienen un 3%.

UN FUERTE ENVEJECIMIENTO

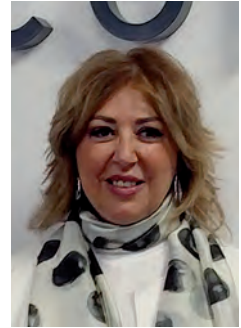
Otro de los datos preocupantes que refleja el Registro oficial del Ministerio de Transportes es el relativo a la antigüedad de los vehículos de transporte de mercancías por carretera, que en los últimos años han experimentado un fuerte envejecimiento.



LAS EMPRESAS MERCANTILES REPRESENTAN ALGO MENOS DE LA MITAD DEL TOTAL DE EMPRESAS EN TRANSPORTE PESADO (42,7%), PERO POSEEN EL 79% DE LOS CAMIONES

LAS GRANDES FLOTAS DE TRANSPORTE SEGUIRÁN GANANDO PROTAGONISMO

A la hora de hacer balance del ejercicio 2022, la máxima responsable de la división de vehículos industriales de Faconauto, Pilar Fernández, ha confirmado que se mantiene la tendencia: las grandes flotas siguen ganando protagonismo en nuestro país. Esta circunstancia ha impactado en los concesionarios que han visto como los problemas de stock se acrecentaban porque buena parte de los camiones disponibles se han destinado a estas grandes flotas, en operaciones que habitualmente realizan directamente las propias marcas. Fernández ha asegurado que a los concesionarios les gustaría disponer de más vehículos en estos momentos de elevada demanda, pero ha reconocido que estas grandes operaciones también son muy positivas para las redes porque se incrementa la facturación derivada de los trabajos de mantenimiento.



“LAS GRANDES FLOTAS SE CONVERTIRÁN EN GRANDÍSIMAS FLOTAS”

De cara al futuro, la presidenta de la división de vehículos industriales de Faconauto se ha mostrado convencida de que se seguirá produciendo una concentración en el sector durante los próximos años “y las grandes flotas se convertirán en grandísimas flotas”. Además, ha recordado que hay empresas familiares que han multiplicado su facturación vertiginosamente: “han pasado de tener 10 camiones a 500 vehículos en tres o cuatro años”.

En esta coyuntura, prevé que fondos de inversión y corporaciones extranjeras sigan entrando en el sector del transporte de mercancías por carretera español y se repitan operaciones similares a las que se han cerrado durante 2022. Por su parte, los autónomos y las pymes tendrán más complicado competir en este nuevo escenario.



A 1 de enero, la edad media de los vehículos rígidos en España es de 14,7 años, las cabezas tractoras de 8,7 años y los vehículos ligeros de 9,3 años, lo que representa un incremento de la edad de hasta el 40% en la última década.

En este escenario, Fenadismar sigue insistiendo en la necesidad de la aprobación de un Plan Renove para vehículos industriales “basado en la neutralidad tecnológica siempre que se justifique una mejora medioambiental en la sustitución y adquisición de vehículos de transporte.”

LA EDAD MEDIA DE LOS VEHÍCULOS RÍGIDOS EN ESPAÑA ES DE 14,7 AÑOS, LAS CABEZAS TRACTORAS ESTÁN EN 8,7 AÑOS Y LOS VEHÍCULOS LIGEROS ALCANZAN LOS 9,3 AÑOS, LO QUE REPRESENTA UN INCREMENTO DE LA EDAD DE HASTA EL 40% EN LA ÚLTIMA DÉCADA



AL VOLANTE DE UN CAMIÓN CON 17 AÑOS

EUROPA PREPARA NOVEDADES EN LOS PERMISOS DE CONDUCIR

LA COMISIÓN EUROPEA HA INICIADO EL TRÁMITE DE MODIFICACIÓN DE VARIAS DIRECTIVAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD VIAL, ENTRE OTRAS, LA MODIFICACIÓN DE LA VIGENTE DIRECTIVA SOBRE EL PERMISO DE CONDUCIR

Entre otras novedades, la Comisión Europea ha propuesto una rebaja de la edad mínima para obtener el permiso de conducir en toda Europa y situarla en 17 años por lo que un menor podría sentarse al volante de un coche, furgoneta o camión, siempre y cuando vaya acompañado de un conductor experto que cuente con más de 25 años y cinco con el carnet. La iniciativa se aplicaría así a vehículos de categoría B y C. En el segundo caso, además se debería obtener un CAP Inicial, pero en modalidad ordinaria (esto es de 280 horas de duración).

HASTA 4250 KILOGRAMOS CON EL B

Además, la Comisión Europea propone incrementar el tonelaje máximo que puede transportar el titular de un permiso B. Así todo aquel que lleve al menos dos años con el referido permiso estará habilitado para conducir vehículos de transporte de mercancías de hasta 4250 kilogramos, siempre que éstos vayan propulsados por combustibles alternativos (eléctrico, hidrógeno, GNL, GNC o GLP). Aunque dicha regulación ya se contempla en la Directiva actual, sin embargo, la limita a que el exceso de tonelaje sobre los 3.500 kgs provenga exclusivamente del exceso de masa del motor de combustible

alternativo, es decir, sin posibilitar un incremento de la carga útil del vehículo, limitación que sin embargo en la nueva regulación desaparecería.

También la nueva norma prevé la implantación de un modelo de permiso de conducir único en toda la Unión Europea a partir de 2033, similar a la tarjeta CAP, para evitar las situaciones de falsificación y fraude que actualmente se producen.

¿OPORTUNIDAD O TEMERIDAD?



Los jóvenes de 17 años pueden conducir acompañados en países como Alemania o Austria con el objetivo de fomentar la experiencia al volante. ASTIC valora positivamente esta posibilidad: “estamos seguros de que tendrá efectos positivos para fomentar nuevas vocaciones en este sector”. Pero desde la Asociación Nacional de Autoescuelas (ANAES) piden a las administraciones estatales y europeas “prudencia” a la hora de adoptar estas medidas que podrían afectar a la siniestralidad. “No valen las improvisaciones. Hay que tener calma y no correr riesgos”, apuntan.

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 #SimplyMyTruck





LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PODRÁN CONSULTAR LOS PUNTOS DE SUS CHÓFERES

LA APLICACIÓN ESTARÁ LISTA PRÓXIMAMENTE Y NO SERÁ NECESARIO EL CONSENTIMIENTO DEL CHÓFER

LA REFORMA DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL QUE ENTRÓ EN VIGOR EN MARZO DEL PASADO AÑO INCLUYE LA POSIBILIDAD DE QUE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUEDAN CONSULTAR DE FORMA ÁGIL LA SITUACIÓN ADMINISTRATIVA DE LOS PERMISOS DE CONDUCIR DE SUS CONDUCTORES ASALARIADOS

La Dirección General de Tráfico ya está trabajando en el desarrollo en la nueva aplicación de consulta 'on line'. A través de la web de la DGT, las empresas y autónomos dedicados al transporte de personas o de mercancías podrán conocer si un conductor profesional que trabaja para ellos ha perdido completamente los puntos de su permiso de conducir o bien se encuentra en situación de suspensión o pérdida por otros motivos judiciales o administrativos. Estará operativa antes de que acabe este año y no será necesario tener el consentimiento del conductor afectado, según informa Fenadismar. La información sólo se facilitará a la empresa respecto de los conductores que tenga en plantilla, lo que se comprobará por la aplicación a través de su cruce con la base de datos de la Tesorería General de la Seguridad Social.

MEJORARÁ LA SEGURIDAD VIAL

Fenadismar considera muy positiva dicha medida preventiva ya que contribuirá a mejorar la seguridad vial del transporte por carretera, "a la vez que eliminará

la inseguridad jurídica a la que se enfrentan en la actualidad las empresas transportistas que no tienen manera de conocer en qué condiciones habilitantes se encuentran sus conductores".

CONTROLES DE ALCOHOL Y DROGAS EN 2024

La reforma de la Ley de Seguridad Vial prevé que se apruebe el procedimiento legal que permita a las empresas de transporte realizar controles iniciales, periódicos, o aleatorios tanto de alcohol como de drogas y otras sustancias psicoactivas de sus conductores durante el ejercicio de su actividad profesional.



EvoLUtion P400 MuLTi x3

Carretera + Ferrocarril + Barco



Escanea este código QR para ver el vídeo



Con todas las ventajas de un frigo **EvoLUtion** y



Refuerzo cantonera delantera



Suspensión especial



Refuerzo en el chasis



Gama completa P400: También disponible en lonas, cajas móviles y furgones



Reducción de CO₂



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



LeciTrailer



“SOMOS LA COMPAÑÍA CON LA FLOTA MÁS ELÉCTRICA DE ESPAÑA”

RAQUEL NIEVES, RESPONSABLE DE FLOTA DE ONTIME LOGÍSTICA INTEGRAL

LA MÁXIMA RESPONSABLE DE LA FLOTA DE ONTIME NOS CUENTA LAS CLAVES PARA GESTIONAR CON ÉXITO UNA FLOTA PROPIA COMPUESTA POR MÁS DE 4.000 VEHÍCULOS INDUSTRIALES, Y ANTICIPA LOS PLANES DE LA COMPAÑÍA PARA CONTINUAR SIENDO UN REFERENTE EN EL SECTOR

Qué balance hace del ejercicio que acaba de concluir? ¿Han cumplido objetivos?

A falta de datos oficiales, porque cerraremos ejercicio en marzo, terminamos el año creciendo con más de 640 millones de euros de ingresos y un ebitda de aproximadamente 43 millones. La compañía gana dinero a día de hoy, pese a descontar las amortizaciones por las inversiones acometidas para su crecimiento.

Después de anunciar la adquisición de Acotral a finales de 2021, se han sucedido adquisiciones durante los últimos meses que han culminado con otra operación importante: la reciente integración de Enviaia, ¿man-

tendrán esta estrategia? ¿Cuál es el perfil de empresa que está en el radar de Ontime?

Sí, acabamos de cerrar la compra de Enviaia, una compañía con la que anunciamos una alianza en verano y que ahora pasará a estar bajo nuestra propiedad. Enviaia a su vez está participada por algunos de los accionistas de Ontime. Con la integración de esta compañía llegaremos a los 730 millones de facturación este año y sumaremos otros tres millones a nuestro resultado bruto. La previsión a futuro es eliminar la marca y que se integre en Ontime Proximity.

Por otro lado, el sector tenderá a consolidarse tanto en España como en Europa y nosotros seremos un agente muy activo en este sentido, como también lo son otros competidores.

En principio, cualquier compañía dentro del sector es susceptible de integrarse en Ontime, pero el perfil de empresa que podría estar en un nuestro radar es más logístico y menos de transporte puro.

¿Cuántos vehículos industriales componen la flota de Ontime en la actualidad? ¿Cuál es su edad media?

A día de hoy nuestra flota propia lo componen cerca de 4.000 unidades de todas las categorías de transporte, tanto ligera como pesada. Estamos apostando

“NUESTRO OBJETIVO ES QUE LA EDAD MEDIA DE NUESTRA FLOTA EN 2027 NO SUPERE LOS CUATRO AÑOS”

por la incorporación de vehículos sostenibles y, en paralelo, estamos desarrollando un plan en pruebas para dualizar los camiones y reducir su huella ambiental. Nuestro objetivo es que la edad media de nuestra flota en 2027 no supere los cuatro años (actualmente el promedio está en cinco), una misión en la que están ayudando los vehículos de las flotas de las empresas que hemos adquirido, como Acotral, una de las compañías que más camiones tiene y que nos está ayudando a bajar la media de edad.

A corto y medio plazo, ¿tienen planes de crecimiento de la flota? ¿Ganará protagonismo la propia o se mantendrá un esquema similar al actual?

Nuestro plan desde siempre ha sido apostar por flota propia. Desde el principio nos llamaron locos por esta apuesta, pero el tiempo creo que nos ha dado la razón. A día de hoy somos una de las compañías con mayor flota propia convencional y la mayor eléctrica de la península, y nuestra meta es que para las grandes ciudades los vehículos de última milla sean ecológicos (eléctricos, gas o híbridos).

¿Cómo les está afectando el incremento de los plazos de entrega de nuevos vehículos?

Es cierto que los plazos actuales que nos están dando las principales marcas son de 12 a 18 meses de espera. Esto indudablemente supone un trastorno, pero a nuestro favor tenemos que decir que las grandes carroceras y marcas nos siguen respetando los tiempos de entrega para poder cumplir con nuestros objetivos.



Raquel Nieves, y Luis Gómez-Llorente, Director de Transporte 3, durante la entrevista.

ONTIME LOGÍSTICA INTEGRAL, EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE



Raquel Nieves y Cristóbal San Juan, Director Desarrollo de Negocio de Ontime, estuvieron presentes en la ceremonia de entrega de los Premios Nacionales del Transporte 2023.

Raquel Nieves, Responsable de flota de Ontime Logística Integral, forma parte de los jurados que otorgan los premios ‘Camión del Año’, ‘Camión Ecológico del Año’, ‘Vehículo Industrial Ligero del Año’ y ‘Quinta rueda: Semirremolque del Año’. Anualmente, mediante voto secreto enviado directamente al notario, participa en la elección de los vehículos ganadores en estas cuatro categorías de los Premios Nacionales del Transporte.



¿Cuáles son las claves para gestionar con éxito una flota tan amplia y diversa?

La clave siempre ha sido confiar en unos recursos humanos profesionales que dan el cien por cien día a día. Por otro lado, es muy importante mantener una relación cercana y de colaboración con nuestras principales marcas y proveedores. Por supuesto, también esencial cuidar factores como: monitorización de la flota, optimizaciones de rutas, consumos, conducciones eficientes, seguridad, tecnología y digitalización.

¿Qué presencia tienen los vehículos ‘eco’? ¿Qué planes de futuro hay en este sentido?

Nuestra política de sostenibilidad está absolutamente comprometida bajo los criterios de ESG (medioambiente, social y gobernanza) y, debido a nuestra actividad, claramente dirigida a la reducción de emisiones contaminantes. Como he comentado

“ESTE AÑO VAMOS A COMPRAR 20 TRACTORAS 100% ELÉCTRICAS Y EN EL FUTURO NUESTRA META ES QUE LOS VEHÍCULOS DE ÚLTIMA MILLA SEAN CIEN POR CIEN ECOLÓGICOS”

anteriormente, ahora mismo somos la compañía con la flota más eléctrica de España. Solo para este año vamos a comprar 20 tractoras 100% eléctricas y en el futuro nuestra meta es que los vehículos de última milla sean cien por cien ecológicos.

¿Cuáles son los principales obstáculos que están encontrando en el proceso de incorporación de vehículos alternativos? ¿Cómo los están solventando?

Los principales obstáculos que nos estamos encontrando en este proceso de incorporación son el precio de compra de un vehículo eléctrico, la vida útil de sus baterías y la autonomía. Además, habría que sumar las infraestructuras y cargadores de los mismos. Sería de gran relevancia invertir en el desarrollo de esas baterías, intentando mejorar el rendimiento y ampliando modelos, y al mismo tiempo tratar de reducir los costes. Esto facilitará una disminución en estos costes de producción, que permitirá que los vehículos eléctricos sean una opción más competitiva frente a los vehículos con motor de combustión interna. Estamos intentando solventar la situación con modelos tipo "prueba" con las principales marcas, que nos permitirá poder realizar una serie de testeos para conocer si la incorporación es factible por costes o no.

¿Qué objetivos se han marcado en cuanto a la reducción de emisiones de la flota?

Somos una empresa comprometida con reducir las emisiones en nuestras operaciones logísticas, y prueba de ello es la obtención de la primera estrella Lean&Green que premia a las compañías que han logrado conseguir el objetivo de reducción del 20% en sus emisiones en un plazo máximo de cinco años.

¿Cómo están plantando cara a la escasez de conductores?

Afortunadamente la rotación de personal es prácticamente residual en nuestra compañía. Nuestras políticas sociales nos convierten en una empresa muy

"SIEMPRE HEMOS APOSTADO POR FLOTA PROPIA Y EL TIEMPO NOS HA DADO LA RAZÓN"

apetecible para los conductores. Hoy tenemos garantizado que nuestra flota siempre esté activa y cubierta. En este sentido, también hay que destacar que nuestro departamento de RRHH está trabajando en la inclusión de la mujer en el sector, lo que estamos seguros va a reforzar aún más nuestra plantilla.

Recientemente han anunciado la apertura de siete nuevos centros logísticos distribuidos en diferentes localizaciones del país, ¿mantendrán esta estrategia de expansión? ¿Cómo va a evolucionar la presencia de Ontime fuera de España?

Nuestro modelo de negocio siempre ha sido estar en constante crecimiento apoyándonos tanto en nuestra propia red, con más de 50 delegaciones, como en colaboradores en todo el proceso logístico. A día de hoy contamos con más de 340 empresas colaboradoras que confían en nuestro modelo de expansión.

Disponemos de más de 380.000 m2 de suelo logístico en el mercado ibérico, y pretendemos en los próximos 24 meses ampliarlos en otros 300.000, es decir, abriremos aproximadamente 15 centros logísticos en los dos próximos años.

El sector se va a consolidar tanto en España como en Europa, y nosotros seremos un agente muy activo en este sentido, buscando grandes alianzas que en este momento las grandes cuentas de clientes están demandando.

El protagonismo de los fondos de inversión y grupos empresariales extranjeros no ha dejado de crecer durante los últimos meses en el sector del transporte en España, ¿Ontime deja la puerta abierta a estas vías?

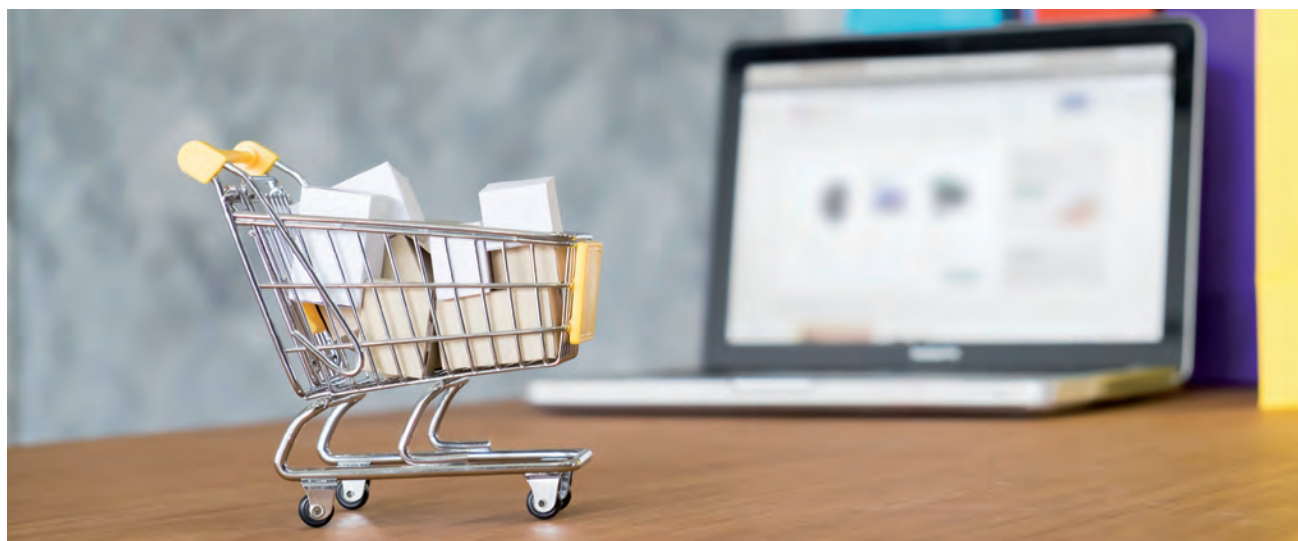
Los accionistas han acometido varias ampliaciones de capital para reforzar el balance de la compañía y prepararla para la etapa de crecimiento. Y están dispuestos a seguir haciéndolo las veces que sea necesario.

¿Qué objetivos se ha fijado Ontime para 2023? ¿Alcanzarán en 2024 los 1.000 millones de ingresos fijados en su hoja ruta?

Esta tendencia positiva que nuestra compañía está experimentando en los últimos años no es fruto de la improvisación, sino de un 'business plan' centrado en España, Portugal y Marruecos. Nuestro plan de negocio fija que para 2024 la compañía debe alcanzar la cota de los 1.000 millones de ingresos. A la vista de los resultados, estamos bien posicionados para conseguirlo.

"ABRIREMOS APROXIMADAMENTE 15 CENTROS LOGÍSTICOS EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS"





EL COMERCIO ELECTRÓNICO SIGUE DISPARADO... E IRÁ A MÁS

LA FACTURACIÓN ALCANZÓ LOS 5.400 MILLONES EN 2022 Y SE ESPERA QUE LLEGUE A 6.000 ESTE AÑO

LAS VENTAS GENERADAS POR ESTE CANAL SUPUSIERON EL 19,7% DEL TOTAL EN 2022 Y SE ESPERA QUE CREZCAN HASTA EL 20,8% EN 2023, LLEGANDO AL 24% EN 2026, SEGÚN UN ESTUDIO DE EMARKETER

Si hablamos del comercio electrónico en términos de recaudación, las ecommerce facturaron casi 5.400 millones de euros en 2022 en todo el mundo, lo que supone un aumento de casi 500 millones con respecto al año anterior, y una previsión que espera que la cifra aumente hasta los 6.000 millones en 2023 y alcance los 7650 millones en 2026.

Son muchos los actores que se disputan este enorme y creciente mercado, la ecommerce más grande actualmente es Alibaba, acapara casi una cuarta parte del mercado con una cuota del 24%. Amazon ocupa el segundo lugar con una cuota del 13%. Si tenemos en cuenta la capitalización bursátil, las posiciones se invierten y vemos a Amazon en primer lugar con un valor de 857.000 millones de dólares, seguido de Alibaba con un valor de 233.000 millones, datos recogidos por S&Q Capital IQ.

LA SITUACIÓN DEL E-COMMERCE EN ESPAÑA

Si analizamos en concreto el caso de España, se observa una importante evolución en el porcentaje de compras y ventas de eCommerce sobre el total de ventas y compras realizadas. De hecho, en 2008, cuando se empiezan a re-

gistrar datos, era del 9,6%, en la actualidad se ha multiplicado por dos para alcanzar el 19,9%, según el INE.

Acorde a otro estudio del INE, no son los más jóvenes los que más compran en eCommerce, cómo se podría pensar, ya que están siempre conectados. De hecho, 'solo' 3,5 millones de usuarios entre 16 a 24 años han comprado online en 2022. Incluso superados por los adultos de entre 55 y 64 años, cuya cifra es de 3,6 millones. Los grupos de edad donde es más habitual comprar en ecommerce son los que están entre 35 y 44 años y 45 a 55 años con 5,5 millones y 5,4 millones de usuarios respectivamente.

Al igual que en el mercado tradicional, en el mercado online hay sectores que facturan más que otros. El sector con mayor volumen de ventas en España es el de la moda, que generó 4.700 millones de euros, seguido de los servicios auxiliares y la intermediación financiera, con 3.500 millones de euros de ingresos. Por detrás, se encuentran las agencias de viajes y operadores turísticos, que generaron 2.700 millones de euros en ingresos, clara demostración de que la pandemia ya quedó atrás. Otros sectores como los de la hostelería se sitúan en el top ten con algo más de 1.700 millones de euros, según datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.



RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10: CONSUMO BAJO MÍNIMOS

PONEMOS A PRUEBA LA GAMA T CON SU MOTOR MÁS NOVEDOSO, EL DE13 TC 480CV

LAS MEJORAS DE LA CADENA CINEMÁTICA DE LA NUEVA GENERACIÓN DE LA GAMA T ELEVAN NOTABLEMENTE SU NIVEL DE EFICIENCIA

Los cambios y actualizaciones que Renault Trucks ha realizado a sus motores de 13 litros han permitido que este vehículo haya registrado el mejor dato de consumo de la marca en las pruebas realizadas en nuestro circuito. Poco queda de los motores DTI13 en esta nueva generación DE13. Encontramos mejoras tanto en el interior como en el exterior. En su parte interna, la incorporación de los pistones Wave de ondas incrementa notablemente la eficiencia de la combustión. Además, también se ha reducido la altura del pistón, lo que hace adelgazar al conjunto biela y pistón en la nada despreciable cantidad de 3 kilos. A esto se le unen los nuevos inyectores adaptados a esta tecnología de pistones. Solo con estas mejoras, el fabricante francés ofrece una mejora de 1,5% de ahorro de combustible.

A FAVOR

- Consumo ajustado de combustible
- Suavidad de la cadena cinemática

EN CONTRA

- Ruidos aerodinámicos
- Cuadro de relojes

Renault Trucks también ha trabajado en la reducción de las pérdidas parasitarias de los distintos elementos que componen el motor. El turbocompresor pasa ahora a montar un nuevo rodamiento de bolas que consigue un menor tiempo de respuesta y elimina en parte la fricción. Otra mejora en este elemento es el rediseño de la turbina. Esta mejora también añade otro 1% de mejora de ahorro de combustible.

Tanto la bomba de aceite como la de dirección ahora son de tipo variable. De este modo se regula de una manera óptima la presión necesaria en cada momento y se limita el consumo cuando no es necesari-

rio que trabajen al 100%. Todas estas mejoras van acompañadas de un nuevo sistema de gestión electrónica del motor que es el encargado de dar vida a estos nuevos motores DE13.

En cuanto a prestaciones, Renault Trucks nos sigue ofreciendo en estos nuevos DE13 sus ya conocidos tres escalones de potencia: 440cv, 480cv y el potente 520cv, con sus tres respectivos par motor (2200 Nm, 2400 Nm y 2550 Nm). Como vemos, estos datos no han cambiado respecto a los motores DTI 13, el fabricante francés ha buscado, ante todo, obtener mejoras en el consumo.

TURBO COMPOUND: LA CLAVE DEL ÉXITO

Para esta prueba, Renault Trucks ha puesto a nuestra disposición un DE13 TC. Este propulsor de 13 litros monta un Turbo Compound de cuarta generación que marca la diferencia con el resto de los motores y le permite situarse como uno de los que mejores datos ha obtenido en los distintos puntos de control en nuestro test.

En cuanto a sus prestaciones, este nuevo DE13 TC nos ofrece una potencia de 480 cv. Su entrega comienza a las 1250 rpm y los estira hasta las 1600 rpm. Como vemos, este nuevo motor nos ofrece su máxima potencia a un régimen de los más bajos de los motores de 13 litros actuales. En lo que atañe al par, que es su fuerte, el DE13 TC da la campanada: con sus 2700 Nm de par desde las 900 rpm a las 1250 rpm se pone en cabeza de la oferta de la casa francesa. Hay que recordar que un DE13 520 cv se planta en los 2550 Nm de par. Este incremento de prestaciones se atribuye a la incorporación de la tecnología Turbo Compound de cuarta generación que Renault Trucks incorpora por primera vez en sus motores. En cuanto al funcionamiento de este sistema, ya lo hemos comentado en otros artículos. Al igual que los motores DE13, cuenta con un nuevo turbocompresor rediseñado con rodamientos de bolas. El resto del sistema también se ha actualizado para exprimir al máximo los gases de escape. Solo con la incorporación de esta tecnología TC, la mejora en el consumo se rebaja otro 6%. Esta mecánica de 13 litros mantiene la válvula EGR, pero con una serie de modificaciones que mejora su gestión. Así Renault

**EL RENAULT TRUCKS T-ENERGY
10 HA CONSUMIDO 28,75
LITROS DE GASÓLEO A LOS 100
KM. Y 1,7 L. DE ADBLUE**

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
460	77,74	132,24	28,75

FICHA TÉCNICA

MOTOR

→ Modelo: DE13 TC
 Nº cilindros: 6 cilindros en línea
 Cilindrada: 12.800 cc
 Diámetro/Carrera: 131/158 mm
 Rel. Compresión: 18
 Potencia máxima: 480 cv/360 kW de 1250 a 1600 rpm
 Par máximo: 2700 Nm de 900 a 1250 rpm
 Potencia freno motor escape: Optibrake+ de 430 kW a 2300 rpm

TRANSMISIÓN

→ Embrague: Embrague monodisco de 430 mm
 Accionamiento: Hidráulico
 Caja de cambios: AT 2812 Optidriver
 Nº de velocidades: 12+3
 Puente trasero: P13170-E de simple reducción
 Relación de grupo: 2,31

SUSPENSIONES

→ Delantera: Ballestas con amortiguador para 7,5 t
 Trasera: Suspensión neumática
 de 4 fuelles para 13 t

FRENOS

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

DIRECCIÓN

→ Tipo: Bomba de caudal variable
 control electrónico
 Relación: 20:01

RUEDAS

→ Llantas: Alcoa 9 x 22,5
 Neumáticos delanteros: Bridgestone Ecopia H-Steer 315/70R22.5
 Neumáticos traseros: Bridgestone Ecopia H-Drive 315/70R22.5

DEPÓSITOS

→ Combustible: Aluminio con capacidad de 405 litros
 AdBlue: Plástico con capacidad de 64 litros

PESOS

→ MMA conjunto: 40 t

CONSUMOS

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte - San Rafael					
A-6, AP-6	53	23,65	44,62	40:00	79,50
San Rafael -					
Adanero AP-6	50	9,92	19,84	37:44	79,51
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero					
N-601/CL-600	80	15,93	19,91	1:03:09	76,01
Tudela de Duero -					
Aranda del Duero N-122	80	20,11	25,14	1:04:26	74,50
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero -					
Somosierra A-1	65	31,13	47,89	47:24	82,28
Somosierra - San Agustín					
de Guadalix A-1	57	11,41	20,02	41:07	83,18
San Agustín de Guadalix - Boadilla del Monte M-50					
(E. S. La Atalaya)	75	20,09	26,79	1:01:11	73,77
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	103	33,57	32,59	1:17:44	79,50
Tramo 2	160	36,04	22,53	2:07:35	75,24
Tramo 3	197	62,63	31,79	2:29:42	78,96
Total	460	132,24	28,75	5:55:01	77,74

Km inicio: 22.419 - Km final: 22.879

Litros cargados: 134,78
Litros AdBlue: 7,9

Climatología Inicio: 18° - Mitad: 20° - Final: 20°

Durante la prueba en varios tramos el viento ha sido una constante.

RECORRIDO

Punto control	Km	Tipo vía	Altura s/mar
→ Boadilla del Monte	0	Autovia	695
→ San Rafael	52	Autovia	1212
→ Adanero	105	Autovia	910
→ Tudela de Duero	184	Nacional	700
→ Aranda de Duero	264	Nacional	798
→ Somosierra	322	Autovia	1433
→ San Agustín de Guadalix	380	Autovia	667
→ Boadilla del Monte	460	Autovia	682

LA FIRMA FRANCESA HA INCORPORADO POR PRIMERA VEZ EN SUS MOTORES LA TECNOLOGÍA TURBO COMPOUND

Trucks consigue reducir el consumo de AdBlue a unos niveles mínimos: 1,7 litros a los 100. Esto sumado al bajo consumo de combustible, nos ofrece uno de los mejores datos de consumo total obtenidos hasta la fecha.

CAJA DE CAMBIOS OPTIDRIVER ACTUALIZADA

Como hemos visto, el motor ha recibido actualizaciones, y la caja de cambios Optidriver no se ha quedado atrás. Tiene nueva unidad electrónica, nueva versión del freno de contra eje, nuevo embrague y un sinnúmero de mejoras que afinan aún más su funcionamiento.



1. El nuevo motor DE13 TC de 480 cv destaca por su contundente entrega de par.
2. El sistema Turbo Compound de cuarta generación estrena sensor de velocidad integrado, rodamiento de bolas y válvula WestGate.
3. La suspensión con ballestas de doble lama está a la altura del resto del camión.

NUEVA VERSIÓN DEL SISTEMA OPTIVISION

Ya hemos hablado de dos de las partes (motor y caja de cambios) que hacen que este modelo T 480 DE13 TC sea muy especial. La tercera pata que remata la excelencia en este nuevo T es la nueva versión del sistema Optivision. Su nuevo software exprime la ruta y no desperdicia ni un metro para intentar mejorar el consumo de combustible. Hemos comprobado que los mapas que utiliza disponen de gran exactitud. No hay cambio de marcha que realice que no sea para mejorar en consumo.

Otra incorporación que nos presenta el software Optivision es el sistema Pulse & Glide (impulso y deslizamiento), que acelera el vehículo (+2 km/h) cuando detecta que más adelante tenemos algunas pendientes ligeramente descendentes porque estima que es más ventajoso dar un pequeño impulso al camión y después dejarlo caer en modo Optiroll.

Toda esta gestión electrónica de motor y caja de cambios es muy fluida. Hemos notado todas las intervenciones de los distintos sistemas, Optidriver, Optivision, Optiroll, Pulse & Glide..., pero suavidad es la palabra que mejor define su comportamiento.



Tres amplios escalones son necesarios para acceder a su interior.



Su persona de contacto en la Península Ibérica:

Eduardo de la Fuente
Fon +34 609 757 232
e.delafuente@feldbinder.com





4



5



6



7

4. El nuevo asiento y la nueva columna de dirección, consiguen que los kilómetros de la ruta sean más llevaderos.
5. En la parte superior delantera, varios armarios nos permiten mantener colocadas nuestras pertenencias.
6. Al no disponer de armarios superiores traseros, la segunda litera que equipa esta unidad T, nos sirve de balda porta objetos.
7. Bajo la litera en esta cabina T, tres amplios compartimentos nos ofrecen un amplio espacio para los enseres.

GRAN CABINA T

El fabricante francés siempre ha tenido a la figura del conductor como parte importante en el desarrollo de sus productos. La nueva columna de dirección mejora sus ajustes y ahora ofrece 60°. Con este cambio, el conductor mejora notablemente la posición de conducción. Esto unido al nuevo asiento, hace que los kilómetros de la ruta sean más llevaderos.

El acceso a su interior se realiza por medio de tres escalones amplios y bien compensados. Al tratarse de un modelo Sleeper Cab, en su interior tenemos un

túnel de motor de 200 mm. y su altura interior es de 1853 mm. A este hay que sumarle los 200 mm si medimos desde el puesto del conductor.

La zona de descanso sigue manteniendo las buenas cualidades ya conocidas. La litera inferior es de 6700 mm en su zona más estrecha y estrena nuevo colchón de 170 mm de grosor. Esta unidad probada estaba equipada para dos tripulantes por lo que una segunda litera ocupaba el lugar de los armarios.

Exteriormente la evolución de la gama T ha sido constante. Estas gamas de larga distancia son el escaparate de las marcas y como tales, reflejan las ganas de la marca por superarse. Las calandras estrenan nuevo diseño con rejilla de rombos en el color de la carrocería. También estrenan nuevos grupos ópticos con tecnología Led de última generación. Ambos cambios transmiten más carácter al frontal de estas cabinas T. También está muy cuidada toda la estética exterior, el contraste del rojo y el negro conviven perfectamente dando como resultado un espectacular camión.

POR LA PUERTA GRANDE



La suavidad en la conducción, su bajo consumo de combustible y una estética exterior muy cuidada auguran un futuro muy prometedor para esta Gama T. Renault Trucks ha incorporado un conjunto de novedades que permiten a este camión medirse de tú a tú con los modelos más eficientes que se comercializan en España. Cualquier transportista que esté valorando la adquisición de nuevos vehículos tiene que incorporar a la nómina de candidatos al nuevo T con motor DE13 TC de 480cv.



MANUEL RUJAS
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



LA NUEVA GENERACIÓN DAF XD RECORRERÁ ESPAÑA

LOS TRANSPORTISTAS PODRÁN CONOCER DE CERCA ESTOS VEHÍCULOS HASTA EL PRÓXIMO MES DE MAYO

**ESTA FAMILIA ESTABLECE UN NUEVO ESTÁNDAR EN EL
SEGMENTO DE DISTRIBUCIÓN Y CONSTRUCCIÓN EN
SEGURIDAD, EFICIENCIA Y COMODIDAD PARA EL CONDUCTOR**

DAF ha organizado una gira de exclusivos eventos para que los clientes y carroceros conozcan de primera mano las diferentes configuraciones de los camiones DAF XD y XF de construcción. Se organizarán diversos talleres formativos y presentaciones enfocadas en el nuevo producto, sus ventajas y los retos futuros del sector.

Los invitados a los eventos podrán comprobar por sí mismos las mejoras en seguridad de la Nueva Generación DAF XD como son: el amplio parabrisas, las ventanillas laterales de gran tamaño con la mejor visión directa de su clase, el nuevo salpicadero "Vision Dashboard" así como la ventanilla de proximidad y los sistemas DAF Digital Vision System y DAF Corner View que consiguen una visión indirecta incomparable.

UNA AMPLIA VARIEDAD DE CONFIGURACIONES

Para la selección de los vehículos que se exhibirán en la gira se ha optado por una amplia variedad de configuraciones y tipologías que abarca las principales aplicaciones del mercado, como puede ser: cajas cerradas, autosportadas, frigoríficas, lonas con plataforma, grúas trascabina con caja basculante, ganchos portacontenedores o cisternas alimenticias. Todos ellos ya están carrozados y disponibles para trabajar. El calendario de eventos de presentación se alargará hasta el mes de mayo visitando lugares tan emblemáticos de la península ibérica como son: Barcelona, Valencia, Lugo, Toledo, Logroño, Albacete, Lisboa, Granada o Sevilla.

NUEVO SISTEMA DE DIRECCIÓN ELECTROHIDRÁULICA (EHS)

Para mejorar aún más la eficiencia del combustible, aumentar las cargas útiles y optimizar la maniobrabilidad, DAF ha desarrollado este nuevo sistema para tractoras y vehículos rígidos 6x2 con un tercer eje direccional, que está disponible para toda la gama de camiones de Nueva Generación DAF: los modelos XF, XG y XG+, así como el XD. El nuevo sistema de dirección electrohidráulica de DAF es el sucesor de la variante mecánica. Los dos brazos de dirección y el brazo de mando auxiliar se sustituyen por una bomba de dirección controlada electrónicamente, lo que permite reducir el peso de sistema en 30 kilogramos. Además, los componentes del nuevo sistema ocupan menos espacio en el chasis, lo que permite instalar depósitos de combustible hasta un 40 % más grandes en la versión de unidad tractora.





DB SCHENKER CONFÍA EN LOS CAMIONES 100% ELÉCTRICOS DE MAN

HA ANUNCIADO QUE COMENZARÁ A UTILIZAR LOS PRIMEROS MAN eTRUCK A PARTIR DE 2024

UN AÑO ANTES DE INICIAR SU PRODUCCIÓN, EL NUEVO CAMIÓN PESADO ELÉCTRICO DE MAN YA ESTÁ EXPERIMENTANDO UNA GRAN DEMANDA

DB Schenker y el fabricante de vehículos industriales MAN Truck & Bus han suscrito un acuerdo para adquirir unidades 100% eléctricas que permitirán a la empresa de logística impulsar la electrificación de la flota y del transporte de mercancías por carretera. DB Schenker tiene previsto incorporar 100 nuevos MAN eTrucks para 2026 y recibirá los primeros vehículos en el primer semestre de 2024.

EL PRIMER CLIENTE PILOTO

Durante el primer semestre de 2024, MAN fabricará a pequeña escala los primeros eTrucks en la línea de producción que la compañía tiene en la planta central de Múnich. Con la firma del acuerdo, DB Schenker se convierte en el primer cliente piloto de estos eTrucks. La empresa

quiere obtener experiencia práctica con el producto lo antes posible y esto implica la configuración de una infraestructura de carga propia, una planificación inteligente de las rutas y una serie de servicios digitales de MAN Digital Solutions como eManager, ServiceCare y MAN Driver App. Para ello, DB Schenker cuenta con el asesoramiento 360° de MAN Transport Solutions, que incluye el análisis de la ruta, la estrategia de carga, la planificación de la infraestructura de carga y la optimización de la demanda de energía.

TRACTORAS PARA GRAN VOLUMEN

Los primeros MAN eTrucks para DB Schenker serán tractoras para gran volumen. La baja altura del semirremolque, de alrededor de 950 mm, permite transportar de forma eléctrica remolques de gran volumen con una altura interior de tres metros. Los diez MAN eTrucks que DB Schenker recibirá en 2024 serán tractoras para gran volumen mientras que los camiones eléctricos previstos para 2025 y 2026 serán tractoras para gran volumen y camiones de carrocería intercambiable.

LA PRODUCCIÓN, A PUNTO

Desde 2021, MAN se está preparando para la producción de los futuros eTrucks en el MAN eMobility



Center. Durante el despliegue de la electromovilidad, tanto los camiones diésel convencionales como los camiones eléctricos saldrán de una misma línea de montaje, por lo que se deben trazar con gran precisión los flujos de trabajo y las etapas del proceso de planificadores, ingenieros y expertos y, dado el caso, los desarrolladores de vehículos deberán realizar de inmediato los ajustes necesarios.

Los componentes esenciales de los eTrucks se producirán en el futuro en Núremberg. En esta planta MAN fabrica actualmente baterías de alto voltaje a pequeña escala, que a comienzos de 2025 se producirán a gran escala. A tal fin, la empresa invertirá a lo largo de los próximos cinco años alrededor de 100 millones de euros en el emblemático centro de producción de motores de combustión. El fabricante de vehículos industriales está recibiendo el respaldo del gobierno federal de Baviera, que ha garantizado una partida de unos 30 millones de euros para financiar la investigación y la tecnología energética durante el periodo de 2023 a 2027.

DB SCHENKER TIENE PREVISTO INCORPORAR 100 NUEVOS MAN eTRUCK PARA 2026 Y RECIBIRÁ LOS PRIMEROS VEHÍCULOS EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2024

JUNTOS HACIA UN FUTURO ELÉCTRICO

Alexander Vlaskamp, CEO de MAN Truck & Bus, se mostró muy satisfecho con el acuerdo alcanzado con DB Schenker: “avanzamos juntos hacia un futuro eléctrico”. Además, explicó que este vehículo completamente eléctrico está experimentando una demanda enorme en el mercado: “nuestros clientes se están fijando objetivos muy ambiciosos en lo que respecta a la descarbonización, lo que repercute directamente en las cadenas de logística. Con todo, solo podremos conseguir un cambio sostenible en el transporte de mercancías pesadas si recibimos el apoyo político adecuado”. En este sentido, recordó que el rápido desarrollo de la infraestructura de carga, así como al diseño del marco de financiación para la adquisición de camiones eléctricos son dos cuestiones claves para que la electromovilidad avance en el transporte de mercancías. Por su parte, Cyrille Bonjean, director de transporte terrestre en DB Schenker Europe, expresó su deseo de acumular experiencia práctica con los eTrucks “lo antes posible” para “crear rápidamente una oferta con la que sea posible diseñar cadenas de suministro más respetuosas con el medio ambiente”. “Los primeros MAN eTrucks nos acercan un paso más a nuestro objetivo de cero emisiones en el transporte terrestre para 2040”, concluyó.



MAN TRUCK & BUS IBERIA MIMA A LOS MAYORES DE SU FAMILIA

Ha puesto en marcha una campaña específica para camiones del siglo pasado con el objetivo de reconocer la labor de los vehículos con más antigüedad y que siguen “al pie del cañón” mostrando su robustez, fiabilidad y calidad. Hasta el 30 de junio, todos sus clientes que mantengan operativos camiones MAN matriculados en el siglo pasado, es decir, hasta el 31 de diciembre de 1999, podrán contar una historia o anécdota que les haya sucedido con su camión y optarán a ganar un Contrato de Mantenimiento MAN Comfort de un año, valorado en 1.200 euros y un reportaje periódico o un cheque regalo de 300 euros, que podrá ser canjeado por artículos de merchandising o por Accesorios Originales MAN.





GRUPO PRIMAFRIO INCORPORA A SU FLOTA CAMIONES VOLVO FH ELECTRIC

SON LAS PRIMERAS 15 TRACTORAS 100% ELÉCTRICAS QUE LLEGAN A ESPAÑA

EL OPERADOR LOGÍSTICO DA RESPUESTA ASÍ A LOS DESAFÍOS Y EXIGENCIAS MEDIOAMBIENTALES Y TECNOLÓGICOS DEL MERCADO ACTUAL

“MARCA UNA ERA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PESADAS”



Jurado de los premios 'Camión del Año', 'Camión Ecológico del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'.

Estas 15 tractoras eléctricas Volvo Trucks se destinarán al transporte de productos hortofrutícolas a temperatura controlada en la región de Murcia, los cuales serán posteriormente distribuidos en los supermercados EDEKA, la principal cadena minorista de alimentación en Alemania. Los vehículos han sido adquiridos con cargo a la línea de ayudas convocadas por el Gobierno de la Región de Murcia, procedentes de los fondos Next Generation.

DIEZ SUPERCARGADORES

La sede principal de Grupo Primafrio, ubicada en Alhama de Murcia, ya cuenta con la infraestructura de carga necesaria para la integración de nuevos vectores energéticos, como es el caso de los vehículos pesados de larga y corta distancia 100% electrificados, y dispone de 10 supercargadores (de carga rápida) para la puesta en servicio de estos vehículos.

En el acto de entrega, los responsables de Primafrio y Volvo Trucks estuvieron acompa-



ñados por José Ramón Díez de Revenga, consejero de Fomento e Infraestructuras del Gobierno de la Región de Murcia, y Marina Munuera, directora general de Movilidad y Litoral. “La entrega de estas 15 unidades marca una era en el transporte de mercancías pesadas en nuestro país”, aseguró Giovanni Bruno, Director General de Volvo Trucks. Nuria Álvarez, Electromobility Manager de la marca, destacó que el avance “de la mano de nuestros clientes y partners en el camino hacia la descarbonización, y la puesta en marcha de estos camiones 100% eléctricos son el fiel reflejo de los avances que juntos realizamos”. Por su parte, José Esteban Conesa, Presidente de Grupo Primafrio, recordó el compromiso de la empresa con la movilidad sostenible y se mostró feliz por poder incorporar estos camiones 100% eléctricos en su flota.



EL DEBUT DEL NIKOLA TRE FCEV YA TIENE FECHA

LOS CAMIONES DE HIDRÓGENO, MÁS CERCA DE CONVERTIRSE EN UNA REALIDAD

NIKOLA CORPORATION E IVECO HAN ANUNCIADO QUE LA EMPRESA ALEMANA GP JOULE HA FIRMADO UNA CARTA DE INTENCIONES PARA UN PEDIDO DE 100 VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE PILA DE COMBUSTIBLE (FCEV) DE HIDRÓGENO NIKOLA TRE DE LA CLASE 8

GP JOULE incorporará camiones FCEV Nikola Tre con configuración 6x2, que serán fabricados por la empresa conjunta entre Nikola e Iveco Group en la planta de Ulm (Alemania). Se espera que las primeras 30 unidades se entreguen en 2024, y las 70 restantes en 2025, con la posibilidad de que GP JOULE los adquiera a través de GATE - Green & Advanced Transport Ecosystem, el modelo de alquiler de camiones eléctricos todo incluido de Iveco Group.

GP JOULE pondrá los 100 camiones Nikola a disposición de sus clientes de transporte y logística. Además, a partir de 2026, GP JOULE e Iveco Group han acordado comercializar FCEVs adicionales a clientes en Europa. GP JOULE les suministrará hidrógeno 100% ecológico en su red de estaciones de repostaje de hidrógeno.

"El pedido de GP JOULE será un ejemplo de cómo el Nikola Tre FCEV puede apoyar aún más a los clientes en su transición hacia las cero emisiones varios años antes que otros OEM, lo que ayuda a lograr el objetivo de descarbonizar el sector del transporte", asegura Michael Lohscheller, Presidente y CEO de Nikola Corporation.

LA TRANSICIÓN HACIA LAS CERO EMISIONES ES COSA DE TODOS



Ángel Rodríguez Lagunilla, presidente de Iveco España y Chief Manufacturing Officer de Iveco Group, participó en la mesa redonda 'La industria de la movilidad, el objetivo de la automoción española'. En su intervención, remarcó la apuesta firme de Iveco Group en el camino de la descarbonización y aseguró que la descarbonización del sector del transporte no se podrá alcanzar mediante una única energía o tecnología: "además de la electrificación, también tendrán un papel estratégico los motores de combustión propulsados por combustibles como el biometano o el HVO." Por último, reclamó el apoyo de todos los actores implicados en este proceso de transición energética: "para que sea un éxito es necesario un enfoque conjunto".



AUPATRANS TRANSPORTE INTERNACIONAL AMPLÍA SU FLOTA CON LA SERIE S DE SCANIA

LA EMPRESA GRANADINA HA INCORPORADO 30 CAMIONES DEL FABRICANTE SUECO

LA COMPAÑÍA, CREADA EN 2010, CUENTA CON UNA AMPLIA EXPERIENCIA EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL A TEMPERATURA CONTROLADA, ESPECIALMENTE DE PRODUCTOS PERECEDEROS Y CONGELADOS DESDE EL SURESTE DE ESPAÑA

AupaTrans Transporte Internacional ha confiado en la serie S de Scania para ampliar su flota. De las nuevas unidades, 29 cuentan con motor de 13 litros con 500 CV que ofrece un par máximo de 2.550 Nm. El vehículo restante también lleva motor de 13 litros, pero con una potencia mayor: 540 CV que ofrecen un par máximo de 2.700 Nm. Su flota está compuesta por sesenta vehículos y aproximadamente el 70% son camiones Scania.

“Llevamos muchos años trabajando con Scania por la confianza que nos ofrece el vehículo, la rentabilidad que supone la marca y por el buen servicio postventa que recibimos del taller”, destaca Francisco Ruiz Benavides, director general de AupaTrans.

MÁXIMO CONFORT

La cabina S supone para el conductor más espacio, confort y espacio de almacenamiento para viajes más prolongados lejos de casa. Además, lleva equipamiento premium con nevera, calefactor autónomo y equipo de frío auxiliar. También cuentan con sistemas de navegación, de localización y elementos multimedia. “Nosotros, todo el transporte que realizamos es internacional y la mitad de las rutas se hacen con un vehículo con doble conductor. La capacidad y el cubaje que tiene esta cabina ofrece mayor comodidad a los dos conductores”, explica Ruiz Benavides.

Estos vehículos han sido adquiridos con el contrato de Reparación & Mantenimiento Total de Scania y han sido financiados a través del servicio Scania Finance, y se han entregado en el concesionario de Scania Hispania Granada, en la localidad de Santa Fe.





ALIMERKA CONFÍA EN SCANIA

La empresa de distribución asturiana ha presentado su nueva flota de camiones sostenibles, que contará con un total de 21 camiones 100% eléctricos. Será la flota más grande de España de estas características y una de las cinco más importantes de Europa. Además, se complementará con otros 21 camiones híbridos (en total 38 vehículos Scania entre híbridos enchufables y eléctricos) y 33 de Gas Natural Licuado-GNL (todos ellos Scania).



Alimerka forma parte de los jurados que otorgan estos galardones.

Además, se han instalado 19 puntos de recarga Siemens, que dan cobertura a la flota eléctrica, y permiten así que estos camiones cuenten con una autonomía de hasta 350 kilómetros.

MÁS DE 18 MILLONES

Durante el acto de presentación de la flota de camiones, que contó con la presencia del presidente del Principado de Asturias, Adrián Barbón, los responsables de Alimerka explicaron que desde 2015 han invertido más de 18 millones de euros para crear una flota más sostenible y minimizar los impactos en el entorno.

De las 30 nuevas unidades, 29 cuentan con motor de 13 litros con 500 CV que ofrece un par máximo de 2.550 Nm. El vehículo restante también lleva motor de 13 litros, pero con una potencia mayor: 540 CV que ofrecen un par máximo de 2.700 Nm.

K DESCUBRA LA GAMA DE SILOS MÁS LIGERA



Kässbohrer Ibérica S.L.U.

Jordi Llecha | M +34 609 773 898 | E jordi.llecha@kaessbohrer.com
Avda. De Valencia, 6, 1, 3A 08750 Molins de Rei Barcelona / España
E info@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com/es | [#dasistkaessbohrer](https://twitter.com/dasistkaessbohrer)

Kässbohrer

VER VÍDEO



Enginity, since 1893



EXCLUSIVIDAD 100% ELÉCTRICA

VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES YA COMERCIALIZA LOS NUEVOS ID. BUZZ E ID. BUZZ CARGO

PARTIENDO DE UNO DE SUS VEHÍCULOS MÁS EMBLEMÁTICOS, EL T1, LA FIRMA ALEMANA HA DISEÑADO UN VEHÍCULO 100% ELÉCTRICO, 100% CONECTADO Y 100% DIGITALIZADO QUE RESPONDE A LAS NECESIDADES DE LOS CLIENTES MÁS AVANZADOS, SOSTENIBLES Y TECNOLÓGICOS

Con solo un vistazo, es inevitable retroceder siete décadas hasta el mítico T1. El frontal en forma "V" con un logotipo de gran tamaño en el centro y sus carismáticos faros dejan patente que el ID. Buzz tiene el ADN de la marca teutona. Obviamente su diseño ha evolucionado: Volkswagen ha cuidado los detalles y su coeficiente aerodinámico se sitúa en 0,29.

La plataforma que comparten ambas versiones ha sido diseñada desde su concepción inicial para dar la mejor respuesta a los requerimientos de la electromovilidad. Tiene una longitud de 4.712 mm, una anchura de 1.985 mm sin retrovisores exteriores y una altura de entre 1.927 y 1.951 mm, según el equipamiento. La batalla alcanza los 2.989 mm y el umbral de carga del ID. Buzz y el ID. Buzz Cargo llega a 632 mm de profundidad.

150 KW (204 CV)

El motor eléctrico de ambos ID. Buzz está integrado en el eje trasero motriz, desarrolla una potencia de 150 kW (204 CV) y proporciona su par máximo de 310 Nm desde cero. Permite alcanzar los 100 km/h en tan solo 10,2 segundos y la velocidad máxima está limitada electrónicamente a 145 km/h. Además, hay que destacar que su radio de giro es muy corto (11,1 metros), lo que facilita la maniobrabilidad especialmente en el entorno urbano.

MÁS DE 400 KM DE AUTONOMÍA

Los doce módulos de la batería de alto voltaje de iones de litio dispuestos en los bajos del vehículo para ahorrar espacio y varios grupos auxiliares integrados en la parte delantera del vehículo. La batería ofrece un contenido energético neto de 77 kWh (82 kWh brutos). La autonomía del ID. Buzz de cinco plazas es de hasta 418 km según la norma WLTP actual con un consumo del ID. Buzz Pro de 20,8 kWh/100 km y de 21,3 kWh/100 km para el 1st Edition. Mientras que los valores del ID. Buzz

**LA VERSIÓN DESTINADA A LA CARGA
DISPONE DE UNA AUTONOMÍA DE
HASTA 414 KM DE AUTONOMÍA**



1. Frente al puesto de conducción hay una pantalla independiente (5,3 pulgadas de diagonal) y el sistema de infotainment puede contar con una pantalla de 10 o 12 pulgadas.
2. El maletero del ID. Buzz Cargo tiene una capacidad máxima de carga máxima de 648 kg (3.900 litros) y ofrece espacio para dos europalets.
3. En una estación de carga rápida de corriente continua (CC) con una potencia de carga de hasta 170 kW, la batería se carga del 5 al 80 por ciento en unos 30 minutos.

Carga son ligeramente inferiores (414 km de autonomía) y un consumo de 21 kWh/100 km.

Con una potencia de carga de CA de 11 kW, la batería se recarga completamente en 7 horas y media (del 0 al 100 %), y en una estación de carga rápida de corriente continua (CC) con una potencia de carga de hasta 170 kW, la batería se carga del 5 al 80 por ciento en unos 30 minutos.

ESPACIO PARA DOS EUROPALETS

El ID. Buzz Cargo ofrece un elevado nivel de confort y dispone de tres asientos en la cabina: asiento del conductor más asiento doble. Si se desea, también se puede solicitar un asiento individual para el acompañante. Detrás de los asientos hay un panel fijo que sirve de separación con el maletero. Opcionalmente, este panel está disponible con una ventana o una trampilla para cargas largas. El maletero tiene una capacidad máxima de carga máxima de 648 kg (3.900

EL ID. BUZZ CARGO ESTÁ EQUIPADO CON UN PORTÓN TRASERO DE AMPLIA APERTURA Y UNA PUERTA CORREDIZA EN EL LADO DEL ACOMPAÑANTE, QUE DAN ACCESO A UN ESPACIO DE CARGA CON UNA CAPACIDAD DE 3.900 LITROS

litros) y puede albergar dos europalets. El ID. Buzz Cargo está equipado con un portón trasero de amplia apertura y una puerta corrediza en el lado del acompañante. Opcionalmente, la furgoneta está disponible con una puerta corrediza adicional en el lado del conductor y puertas traseras de dos hojas.

CON LA ÚLTIMA TECNOLOGÍA

Muchos de los sistemas, como el "Car2X" (el uso de datos de tráfico permite avisar de los peligros en las inmediaciones), el "Front Assist" con detección de peatones y ciclistas (asistente de frenada de emergencia), la protección proactiva de los ocupantes (incluido el tensado del cinturón de seguridad en caso de emergencia) y, en el ID. Buzz Pro, el sistema de detección de señales de tráfico y el sistema de aviso de salida del carril "Lane Assist" son equipos de serie. Los dos sistemas más nuevos están disponibles como opción: "Travel Assist" con uso de datos de tráfico y cambio de carril asistido, así como el "Park Assist Plus" con función de memoria para aparcar automáticamente. Las unidades de control del ID. Buzz también salen de fábrica con el último software de Volkswagen, el ID. Software versión 3.2. Si es necesario, puede actualizarse "Over the Air" (actualización OTA) sin tener que ir al taller.



4. Volkswagen Vehículos Comerciales ofrece el ID. Buzz y el ID. Buzz Cargo con varios acabados de pintura en bicolor como alternativa a los colores básicos. Hay once variantes de color diferentes.
5. En la parte trasera, el ID. Buzz se distingue del T6.1 por los grupos ópticos traseros LED, que están dispuestos horizontalmente en lugar de verticalmente.

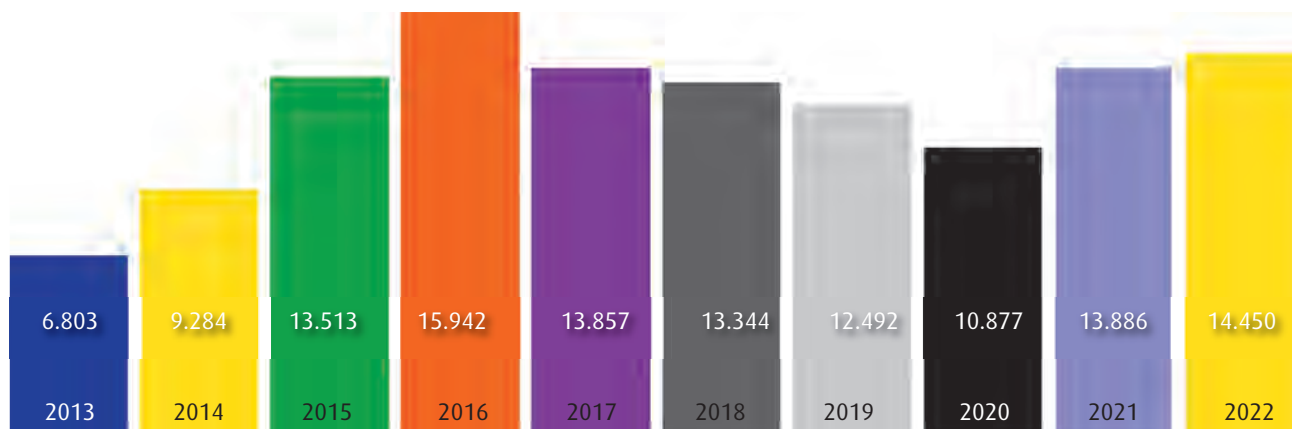


LOS FRIGORÍFICOS TOMAN LA DELANTERA

FUERON EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE MÁS VENDIDO DURANTE EL PASADO EJERCICIO

LECITRAILER, CON UNA CUOTA DE MERCADO DEL 24,21%, SCHMITZ CARGOBULL (17,04%) Y KRONE (9,26%) LIDERARON LAS VENTAS DE SEMIRREMOLQUES EN EL MERCADO ESPAÑOL, QUE CERRÓ 2022 EN POSITIVO POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO

Durante el pasado ejercicio se matricularon 14.450 remolques y semirremolques en España, un 4,06% más que en 2021, según los datos recogidos por ASFARES. Seis años después, las ventas volvieron a superar la frontera de 14.000 unidades (15.942 matriculaciones en 2016)



EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES



Lecitrailer se mantuvo al frente del mercado español y lideró el segmento de las Lonas.

LOS FRIGORÍFICOS LIDERAN

Los Frigoríficos, que representaron más de un tercio de las ventas, fueron el tipo de semirremolque más matriculado en España durante el pasado ejercicio. Se matricularon 5.059 unidades (+16,81%).

Por su parte, las Lonas dieron un pequeño paso atrás (4.639 unidades / -1,74%), después de crecer más de un 50% en 2020.

En el resto de tipos, también hubo luces y sombras. Las matriculaciones de Furgones (560) y Portacontenedores (979) se incrementaron un 2,56% y un 21,01% respectivamente, mientras que Basculantes (1.500 / -6,48%) y Cisternas (738 / -2,77%) retrocedieron. “La bajada en Basculantes se debe a la comparación con las cifras históricamente altas del año 2021”, apuntan desde ASFARES.

LECITRAILER EN LO MÁS ALTO

La compañía aragonesa (3.498 unidades y un 24,21% de cuota de mercado) superó a Schmitz Cargobull (2.462 unidades / 17,04%) y concluyó 2022 como el fabricante favorito en el mercado nacional. Les siguieron Krone, que cerró el pasado

LOS FRIGORÍFICOS VOLVIERON A SITUARSE EN LO MÁS ALTO COMO EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE/REMOLQUE MÁS VENDIDO EN ESPAÑA EN 2022: 5.059 UNIDADES (+16,81%)

MATRICULACIÓN POR TIPOS DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES

TIPOS	2022	CUOTA	2021	CUOTA	VAR. 22/21
→ Frigoríficos	5.059	35,01%	4.331	31,19%	+16,81%
→ Lonas	4.639	32,10%	4.721	33,99%	-1,74%
→ Basculantes	1.500	10,38%	1.604	11,55%	-6,48%
→ Cisternas	738	5,11%	759	5,47%	-2,77%
→ Furgones	560	3,88%	546	3,93%	+2,56%
→ Portacont.	979	6,78%	809	5,83%	+21,01%
→ Otros	975	6,75%	1.116	8,04%	-12,6%
→ TOTAL	14.450		13.886		+4,06%

FABRICANTE	2022	CUOTA %	2022/2021
→ LECITRAILER	1.637	35,29%	-9,6%
→ SCHMITZ CARGOBULL	1.299	28%	-18%
→ KRONE	578	12,46%	+184,7%
→ KOEGEL	309	6,66%	+0,3%
→ GUILLEN	299	6,45%	-1,6%

LONGAS Y SEMILONGAS

FABRICANTE	2022	CUOTA %	2022/2021
→ INDETRUCK	1.017	20,10%	+25,1%
→ LECITRAILER	991	19,59%	+7,5%
→ SCHMITZ CARGOBULL	990	19,57%	-7,8%
→ SOR IBERICA	802	15,85%	-8,6%
→ KRONE	629	12,43%	+433,1%

FRIGORÍFICOS



Schmitz Cargobull rozó las 2.500 matriculaciones en nuestro país en 2022.

BASC.

FABRICANTE	2022	CUOTA %	2022/2021
→ TISVOL	370	24,67%	-16,9%
→ GRANALU	346	23,07%	-7,0%

PORTACONT.

FABRICANTE	2022	CUOTA %	2022/2021
→ IBERTRAILER	377	38,51%	+18,9%
→ LECITRAILER	200	20,43%	+29,9%
→ D-TEC	109	11,13%	+17,2%
→ GUILLEN	108	11,03%	+77%

FURGONES

FABRICANTE	2022	CUOTA %	2022/2021
→ LECITRAILER	273	48,75%	+16,7%
→ KRONE	122	21,79%	+258,8%
→ SCHMITZ CARGOBULL	67	11,96%	-59,1%

CISTERNAS

FABRICANTE	2022	CUOTA %	2022/2021
→ PARCISA	165	22,36%	-15,8%
→ FARCINOX	114	15,45%	+31%
→ SPITZER	77	10,43%	-23%
→ FELDBINDER	76	10,30 %	+18,8%

año con un 9,26% del total de las matriculaciones en España (1.338 vehículos). Indetruck con 1.017 unidades (7,04% de cuota) y Sor Ibérica con 802 unidades (5,55%) completaron el Top 5.

ASÍ HA ARRANCADO EL AÑO

Durante los dos primeros meses del año se han comercializado 2.393 unidades en el mercado español, un 2,37% menos que en 2022, según los datos de Asfares.

Los Frigoríficos, con 374 matriculaciones en el mes que acaba de concluir, son el tipo más vendido en el mercado español (828 en 2023 / +1,8%). Le siguen las Lonas con 396 matriculaciones en febrero y 789 en el año (+4,4%). Los Portacontenedores también mantienen una tendencia positiva en el arranque de este año: 176 matriculaciones (+20,5%). Por su parte, Furgones (56 / -34,9%), Cisternas (126/ -13,7%) y Basculantes (236 / -26%) registran retrocesos en los dos primeros meses de 2023.

En cuanto a los fabricantes, Lecitrailer comienza el ejercicio en lo más alto (598 unidades), le siguen Schmitz Cargobull (356) y Krone (321).

INDETRUCK LIDERÓ LAS VENTAS DE FRIGORÍFICOS EL PASADO AÑO, Y LECITRAILER FUE EL FABRICANTE QUE MATRICULÓ MÁS LONAS

ESTABILIDAD EN 2023



Después de cerrar el 2022 con mejores resultados de los previstos, desde la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (ASFARES) prevén que los próximos meses estén marcados por la estabilidad. “Pueden producirse ligeros descensos en función del final de la temporada del transporte frigorífico, pero con tendencia a remontar según avance este año y volver a acercarnos a las buenas cifras de 2022”, apuntan.

EL EJERCICIO HA COMENZADO CON UN LIGERO RETROCESO EN LOS DOS PRIMEROS MESES (-2,7%), PERO LOS FABRICANTES PREVÉN QUE LA ESTABILIDAD SEA LA NOTA DOMINANTE







Krone recuperó terreno y regresó al tercer escalón del ranking de matriculaciones con un 9,26% de cuota.



INNOVACIÓN AL SERVICIO DE LA CALIDAD

 **FARCINOX**

www.farcinox.com    



LECITRAILER LIDERÓ EL MERCADO ESPAÑOL

ADEMÁS HA OCUPADO LA SEGUNDA POSICIÓN EN PORTUGAL Y LA TERCERA EN FRANCIA

LA COMPAÑÍA ARAGONESA MATRICULÓ 3.498 VEHÍCULOS Y ALCANZÓ UNA CUOTA DE MERCADO EN ESPAÑA DEL 24,21%, SEGÚN CIFRAS OFICIALES DE ASFARES

De las principales familias del mercado nacional, Lecitrailer terminó como primera marca en lonas y en furgones, con una cuota del 35,29% y 1.637 lonas Elite matriculadas y un 48,75% de cuota en furgones. También sobresale la cuota de 'frigos' con un 19,59% del mercado y el 20,43% en portacontenedores.

PRESENCIA INTERNACIONAL

El 53% de la producción de Lecitrailer se destina a exportación. En los mercados más próximos, Lecitrailer ha terminado en 2022 como la tercera marca del mercado en Francia con una cuota del 11% con 2.503 vehículos matriculados y una cuota del 13,02% en Portugal que le ha llevado a ocupar la segunda posición del ranking. Del mismo modo se ha consolidado como un fabricante de referencia en otros mercados como Italia, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Noruega y Reino Unido. Los responsables de Lecitrailer destacan que estos resultados no habrían sido posibles "sin el firme apoyo de los proveedores, gracias a los cuales se ha podido atenuar la excesiva volatilidad e inestabilidad de los precios de las materias primas y componentes, así como la falta de los mismos y minimizar el impacto en los clientes".

PROYECTOS

En 2022 se inauguró la séptima base postventa de Lecitrailer en Mangualde, Portugal, para estar más cerca de los clientes portugueses. Cuenta con una superficie de 36.000 m² y está equipada con la más avanzada tecnología del mercado, al igual que el resto de las bases de servicio postventa de Lecitrailer de Zaragoza, Barcelona, Madrid,

Sevilla, Valencia y Lyon. Del mismo modo comenzó la apertura de los LT Store, los renovados puntos de venta de recambios de Lecitrailer, que ya han abierto sus puertas en Sevilla, Madrid y Mangualde.

ESP SOLUTIONS REFUERZA SU FLOTA CON LECITRAILER



La compañía murciana, que forma parte del jurado 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año', ha adquirido 100 semirremolques frigoríficos de la generación Evolution. Estos vehículos destacan por su robustez y cuentan con múltiples soluciones para incrementar la competitividad de las empresas de transporte. Evolution llegó al mercado en 2020 y los profesionales del sector del transporte de mercancías reconocieron la apuesta por la innovación otorgándole el premio 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año 2021'.



LOS SEMIRREMOLQUES USADOS SCHMITZ CARGOBULL SON LOS MÁS BUSCADOS

COMERCIALIZA MÁS DE 10.000 VEHÍCULOS USADOS EN UNOS 70 PAÍSES CADA AÑO

POR QUINTO AÑO CONSECUTIVO, LA MARCA DEL ELEFANTE AZUL SE SITÚA EN LO MÁS ALTO DEL ESTUDIO SOBRE TENDENCIAS DE COMPRA DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES DE SEGUNDA MANO QUE ELABORA LA PÁGINA WEB ESPECIALIZADA EN ANUNCIOS DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN EUROPA-CAMIONES.COM

Basándose en el análisis de los usuarios empleando criterios como: precio, kilometraje, año, etc, la plataforma determina qué vehículos usados fueron los más demandados en España, Portugal, Francia, Italia y Alemania en 2022 (entre otros). En la búsqueda de semirremolques, Schmitz Cargobull ocupa el primer lugar en la clasificación de todos los tipos de semirremolques y es la marca más buscada en los cinco países (España, Portugal, Francia, Italia y Alemania). Según el estudio, los semirremolques volquete concentran el 21,9% de las búsquedas, seguidos por los semirremolques frigoríficos (16,6%). Los semirremolques Tautliner (lonas correderas) cierran el TOP 3 con un 13% de las búsquedas.

VEHÍCULOS “JÓVENES Y DE CALIDAD”

“El principal factor por el que creemos que nos eligen los usuarios es por la calidad de nuestros productos, derivada de los eficientes procesos de fabricación y de los materiales empleados, apostando por una economía circular y ampliando el ciclo de vida de nuestros vehículos. Un ejemplo de ello es el famoso chasis galvanizado. Otro aspecto que destacar es el poder gestionar la financiación mediante fórmulas como el renting. Gracias a ello, nos retornan los vehículos de las edades más solicitadas, entre 4 y 6 años”, explica Javier Montori,

responsable de vehículos de ocasión de Schmitz Cargobull Ibérica. “A raíz de las campañas “Executive” iniciadas ya hace unos años, estamos recibiendo usados con 36 meses, con programas de mantenimiento, telemática, etc. y podemos asegurar que los mejores y más jóvenes vehículos de ocasión están exclusivamente en nuestras manos. Gracias a esta monitorización conocemos el buen estado del vehículo, que se convierte en un perfecto punto de partida para la segunda mano. Además, podemos volver a financiarlos con los mismos servicios”, añade Montori.

AYUDA A UCRANIA

Desde el comienzo de la guerra, la familia Schmitz Cargobull ha apoyado a los empleados ucranianos de su filial en el país y ha velado por su seguridad. Con diversas iniciativas, los empleados y la dirección de la empresa han realizado donaciones por valor de 60.000 euros.





“EL INICIO DEL EJERCICIO HA SIDO MUY POSITIVO”

PEDRO MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, DIRECTOR COMERCIAL Y MARKETING DE PARCISA

AUNQUE LA INCERTIDUMBRE NO ACABA DE DESAPARECER EN EL MERCADO NACIONAL, LA COMPAÑÍA MANCHEGA AFRENDA CON OPTIMISMO 2023 GRACIAS A LA BUENA ACOGIDA DE SUS PRODUCTOS FUERA DE NUESTRAS FRONTERAS

El ejercicio que acaba de concluir ha estado marcado por las consecuencias derivadas del conflicto en Ucrania. En líneas generales, ¿qué balance hacen?

Para Parcisa, el inicio de la guerra de Ucrania ha tenido una repercusión directa en los precios de nuestros productos, y también ha provocado reiteradas roturas de stock que han dificultado trabajar con normalidad. Las medidas adoptadas durante la pandemia nos han ayudado a superar en parte estos problemas, y hemos podido cumplir con nuestros objetivos y con las demandas de nuestros clientes.

¿Cómo ha arrancado el 2023 para Parcisa? ¿El ritmo de pedidos se aproxima al de un año ‘normal’ o se mantiene cierta incertidumbre? ¿Qué especialidades están tirando del carro? El inicio del ejercicio, a pesar de la situación que hoy en día todavía sufrimos, principalmente en cuanto a precios, ha sido

muy positivo gracias al aumento de ventas que se generaron en el último cuatrimestre del ejercicio 2022. Principalmente el mercado de exportación ha sido el causante de dicho crecimiento. En cuanto al nacional, aunque se pudo conseguir cerrar proyectos que venían gestionándose desde el principio del ejercicio, no ha tenido tanto transcendencia como la demanda europea.

Incrementos de precios y plazos de entrega más largos de los habituales están siendo la nota dominante en los mercados de camiones y furgonetas, ¿cómo están manejando estas dos cuestiones en el ámbito de las cisternas?

El precio y los plazos que está sufriendo el sector de camiones es incluso mayor que en los semirremolques cisterna. Nuestros clientes comentan que todavía existe incertidumbre, es decir, aún no se puede decir que existe estabilidad y esta circunstancia afecta directamente a la compra del semirremolque cisterna.

En el contexto actual, ¿qué importancia tienen para Parcisa los mercados internacionales? ¿Ganan peso?

En toda la trayectoria de Parcisa, nuestras ventas se han centrado en la península ibérica, pero es cierto que llevamos unos años donde la demanda de semirremolques destinados para la exportación ha ido creciendo de forma constante. Por supuesto, por ra-

zonas de política de empresa, seguiremos dando respuesta a las necesidades y proyectos de nuestros clientes de España y Portugal que han confiado en nosotros durante tantísimos años.

¿Qué objetivos se han fijado para este año

Teniendo en cuenta la finalización del ejercicio anterior, nuestro objetivo para este es conseguir tanto para mercados nacionales como exportación poder llegar a contratar 400 unidades. Todas ellas para el mercado de inoxidable, destinadas tanto al sector alimentario como químico.

En cuanto a productos, ¿qué novedades llegarán a la familia de cisternas de Parcisa?

Parcisa, como líder nacional en la fabricación de cisternas de inoxidable, tiene un objetivo constante desde hace muchos años: presentar varios proyectos anuales para mejorar no solo su diseño, sino la operativa de los conductores, la seguridad en el transporte, sin olvidar soluciones que mejoren la reducción de huella de carbono.

Ser líder del mercado representa un reto del que somos conscientes todo el equipo de Parcisa.

¿En qué otros proyectos se encuentra inmersa la compañía?

Con el fin de atender las necesidades de nuestros clientes, y mejorar la calidad de nuestros productos,

“CON EL FIN DE ATENDER LAS NECESIDADES DE NUESTROS CLIENTES, Y MEJORAR LA CALIDAD DE NUESTROS PRODUCTOS, INVERTIMOS CONTINUAMENTE EN MAQUINARIA DE ÚLTIMA GENERACIÓN E INSTALACIONES”

invertimos continuamente en maquinaria de última generación e instalaciones, acabamos de ampliar naves en más de 2.500 m². En estos momentos existe un proyecto de ampliación de instalaciones para reforzar el departamento de postventa. Para la compañía es esencial invertir en estos proyectos para poder ofrecer el mejor servicio a nuestros clientes.

Parece que la modificación de los pesos y dimensiones está cerca, ¿están preparados para adaptarse a estos cambios?

A pesar de que dicho reglamento todavía hoy en día no ha cuajado, por diversos motivos, Parcisa lleva años configurando sus vehículos para que cuando se aplique estén preparados para las novedades. Es cierto que hasta que no salga el reglamento, no sabremos el modelo exacto, pero después de varias reuniones entre asociaciones, lo más probable es que salga el modelo francés.

NUESTRO COMPROMISO ES TU ÉXITO

ESCANEA ESTE CÓDIGO QR
PARA PODER DISFRUTAR
DEL VIDEO DE ESTE NUEVO
PROYECTO



ESCANÉAME

**PARCISA PRESENTA UN NUEVO
EUROMODULAR AUTORIZADO
PARA 60 TONELADAS.**

SE TRATA DE UN SEMIREMOLQUE
AUTOPORTANTE DE 30.000 LITROS,
CONFIGURADO PARA LA RECOGIDA
DE LECHE, MÁS UN REMOLQUE DE
14.000 LITROS.





“ESPERAMOS CONSOLIDAR NUESTRO LIDERAZGO EN EL SECTOR CISTERNERO EN EUROPA EN 2023”

EDUARDO DE LA FUENTE, DIRECTOR COMERCIAL DE FELDBINDER ESPAÑA Y PORTUGAL

EL GRUPO ALEMÁN SE MUESTRA SATISFECHO CON EL ARRANQUE DEL EJERCICIO Y APUESTA POR LA INNOVACIÓN Y LA DIGITALIZACIÓN DE SUS VEHÍCULOS PARA REFORZAR SU POSICIÓN EN EL MERCADO CONTINENTAL

Cómo ha comenzado el año para Feldbinder en el mercado español? El año ha empezado de forma positiva para nosotros. Los clientes van recuperando la confianza después de la incertidumbre del 2022. Con un plazo de entrega para finales de 2023, la cartera de pedidos en las dos fábricas de Feldbinder en Alemania (Winsen y Wittenberg) está actualmente en una situación sólida.

¿Qué objetivos se han fijado para este 2023?

Para Feldbinder es fundamental la innovación. En 2023 van a continuar las inversiones en ampliar nuestras instalaciones en Alemania, así como en renovar la maquinaria, con el objetivo de ofrecer a nuestros clientes vehículos cada vez más rentables, seguros y sostenibles.

Feldbinder está especializado en la fabricación de equipamientos para el transporte de mercancía a granel, con descarga neumática a presión, por carretera, ferrocarril e intermodal. En 2023 esperamos continuar consolidando nuestro liderazgo en el sector cisternero en Europa.

¿Qué novedades llegarán la familia de productos Feldbinder durante los próximos meses?

En Feldbinder creemos que el futuro del sector está en la digitalización de las cisternas. Gracias al sistema inteligente FFB Smart Silo Control Hub 4.0, el con-



Franpama ha adquirido el primer Duotrailer Basculante 2xFFB KIP 60.



“EL AÑO HA EMPEZADO DE FORMA POSITIVA PARA NOSOTROS. LOS CLIENTES VAN RECUPERANDO LA CONFIANZA DESPUÉS DE LA INCERTIDUMBRE DEL 2022”

ductor puede controlar cómodamente desde un dispositivo digital, ubicado en la cisterna, el manejo de la carga y descarga de material, así como el flujo de aire a presión necesario para la descarga, entre otras muchas funciones. Este sistema digital permite monitorizar y parametrizar las tareas habituales del vehículo, para optimizar el proceso de carga y descarga a presión y prevenir además todo tipo de accidentes y despistes que pueda tener el conductor.

La seguridad del conductor y del vehículo desempeña por supuesto una función cada vez más importante en nuestro sector, y en Feldbinder ofrecemos cada vez más opciones para las empresas que quieren equipamientos seguros: línea de vida certificada con retráctil, sistema antivuelco en patas traseras, elevación con temporizador de seguridad, etc.

Por último, en el ámbito de la sostenibilidad, hemos entregado en España recientemente los primeros

duotrailers, tanto en cisternas de conos como en basculantes, que permiten que una tractora transporte dos cisternas a la vez, con el consiguiente ahorro en tractoras, conductores, combustible y emisiones.

¿Cómo les están afectando los problemas de suministro de componentes y el encarecimiento de muchas materias primas?

Actualmente la situación del suministro de componentes por parte de nuestros proveedores se ha normalizado y ya no nos causa retrasos en las entregas. El encarecimiento de las materias primas, sobre todo del aluminio y del acero inoxidable, nos ha afectado lógicamente y hemos tenido que repercutirlo en el precio de nuestros vehículos, de forma comprensible para nuestros clientes.

“ES UN MOTIVO DE ORGULLO Y SATISFACCIÓN RECIBIR ESTE RECONOCIMIENTO” FELDBINDER DUOTRAILER BASCULANTE 2XFFB KIP 60, ‘CISTERNA DEL AÑO 2023’



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



Un jurado compuesto por más de medio centenar de profesionales del transporte en cisterna ha reconocido al Feldbinder Duotrailer Basculante 2xFFB KIP 60 con el premio ‘Cisterna del Año 2023’. “Para nosotros es un motivo de orgullo y satisfacción recibir este reconocimiento por parte del sector cisternero español y estamos muy agradecidos por ello. Feldbinder está presente en España desde el año 1999 y este premio nos motiva aún más a seguir innovando y apostando por el mercado Ibérico”, asegura Eduardo de la Fuente.

A la hora de enumerar los puntos fuertes de la ‘Cisterna del Año 2023’, los responsables de la firma alemana destacan que “está diseñada con un sistema innovador de paragolpes trasero, de forma que no hace falta desenganchar nunca el dolly para el trabajo diario, ni para la carga ni para la descarga, con el consiguiente ahorro de tiempo y trabajo para el conductor. Con una tara total de 26 toneladas, permite que un conductor con una tractora pueda transportar 44 toneladas de producto en un solo viaje”.

“Además de la mayor rentabilidad para la empresa, el duotrailer permite ahorrar entre un 20% y un 30% en combustible y en emisiones, muy importante para un transporte más respetuoso con el medio ambiente”, destaca De la Fuente. También, ha agradecido el apoyo de Lecitrailer en este proyecto, que ha aportado al duotrailer el dolly de 2 ejes y su amplia experiencia. Por último, ha reconocido que este primer duotrailer FFB basculante ha despertado gran interés en el sector, y ha anticipado que pronto veremos más duotrailers en el mercado español.





FARCINOX BATE SU RÉCORD DE FABRICACIÓN DE CISTERNAS

LA INESTABILIDAD NO IMPIDIÓ QUE CERRASE EL 2022 CON CIFRAS HISTÓRICAS

EL RETO PARA ESTE AÑO SE CENTRA EN “CONSEGUIR UN ELEVADO NIVEL DE PRODUCCIÓN PARA CUMPLIR CON LOS PEDIDOS Y PLAZOS DE ENTREGA” Y SEGUIR OFRECIENDO VEHÍCULOS DE CALIDAD Y UNA ATENCIÓN CERCANA Y PERSONALIZADA A LOS TRANSPORTISTAS

Cuando parecía que las consecuencias de la pandemia empezaban a remitir, la inesperada guerra de Ucrania golpeó de nuevo las economías globales provocando una situación de incertidumbre en la industria. A pesar de las consecuencias, el fabricante de cisternas consiguió cumplir todos sus compromisos, alcanzado su nivel máximo de producción anual, motivado principalmente por el cambio de rumbo del mercado en la segunda mitad de año, que vino acompañado de una ligera bajada de precios y un progresivo aumento de la demanda.

“En estos 30 años hemos vivido muchas situaciones y fluctuaciones del mercado y siempre hemos respondido de igual forma a pesar de la incertidumbre, poniendo por delante el cumplimiento de las necesidades de nuestros clien-

tes, el motor de nuestro negocio, y todo ello sin perder de vista la calidad de nuestros productos y el servicio postventa como clave de nuestro éxito”, destaca Miguel Ángel Muñoz Jaime, Gerente de Farcinox.

APUESTA POR LA INNOVACIÓN

Además, Farcinox ha mantenido su apuesta por la innovación incorporando novedades a sus vehículos en materia de seguridad y confort, un hecho que sus clientes perciben día a día en la calidad de sus vehículos. Paralelamente, durante 2022 el Servicio Posventa que Farcinox abrió hace dos años en la localidad sevillana de Carmona, se ha consolidado como uno de los centros de referencia en reparaciones de vehículos cisterna del sur de España.

Juan Francisco Sanz, Gerente de Farcinox, confía en la tendencia del mercado actual continúe como hasta ahora, “y podamos por fin hablar de un periodo marcado por la estabilidad. Por nuestra parte, no dudaremos en dedicar gran parte de nuestros recursos al área de innovación para seguir siendo uno de los fabricantes más competitivos del sector”.



KÄSSBOHRER: VERSATILIDAD SOBRE RUEDAS

EL FABRICANTE SIRVE A TODOS LOS SECTORES DEL TRANSPORTE EN MÁS DE 55 PAÍSES

LOS SEMIRREMOLQUES CISTERNA KÄSSBOHRER DAN RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE DIVERSAS ESPECIALIDADES: DESDE ALIMENTOS HASTA PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS

Su oferta está compuesta por modelos con diferentes volúmenes y especificaciones, y están fabricados en acero inoxidable o aluminio. Además, Kässbohrer ofrece opciones de aislamiento o calefacción que satisfacen un amplio abanico de necesidades. Combinando la excelencia en ingeniería y la atención al cliente, el fabricante siempre ofrece a los transportistas vehículos robustos, eficientes y de alta calidad.

LOS CAMIONES CISTERNA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS MÁS SEGUROS

La cisterna K.STB E de Kässbohrer es el resultado de un minucioso proceso de diseño y garantiza seguridad y eficiencia en el transporte de combustible. Cumple con las normas ADR y cuenta con características de seguridad avanzada que incluyen protecciones contra sobrellenado.

Para satisfacer las necesidades de transporte de los profesionales, la K.STB E se comercializa con capacidad de 32 m³ a 45 m³ y puede equiparse con diversas opciones de compartimentos (de 1 a 7), sistemas electrónicos de varilla medidora, bomba, contador, carrete de manguera y colector. Con una tara a partir de 5.000 kg y un diseño

aerodinámico que reduce la fricción, el vehículo disminuye el consumo de combustible e incrementa la eficiencia.

El avanzado sistema antirrobo de K.STB E garantiza la máxima seguridad mediante componentes especiales y sistemas digitales. Además, la soldadura automática supervisada por soldadores certificados por TÜV-DECRA y las pruebas de seguridad auditadas de forma independiente garantizan la calidad y la seguridad en el proceso de fabricación.



En la imagen, Juan Jesús Sánchez, Andrés Guerrero, José Ramón Díez de Revenga y Raquel Blanco.



DISFRIMUR IMPULSA LA ELECTROMOVILIDAD

LA COMPAÑÍA MURCIANA REFUERZA SU COMPROMISO CON EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE

DISFRIMUR DA UN GRAN PASO EN EL ÁMBITO DE LA ELECTROMOVILIDAD CON LA PUESTA EN MARCHA DEL PRIMER PROYECTO DE ELECTRIFICACIÓN DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

de Disfrimur, Juan Jesús Sánchez, recordó que la descarbonización del transporte por carretera es uno de los retos de la compañía. “Con la electrificación ya operamos con tres sistemas de propulsión y queremos seguir ofreciendo a nuestros clientes un transporte eficiente, seguro, de calidad y cada día más sostenible”, remarcó. Además, Sánchez añadió que el objetivo de la compañía es electrificar sus 14 bases en España, y conseguir que la recarga de los vehículos se realice durante el tiempo de descanso de conductor para optimizar al máximo la operativa.

Junto a Iberdrola, ha inaugurado los puntos de recarga específicos para camiones en sus bases logísticas de Disfrimur de Sangonera la Seca (Murcia) y San Isidro (Alicante) junto a la A-7, que cuentan en una primera fase con dos cargadores de 180 kilovatios (kW) de potencia en cada instalación. Los puntos de recarga serán de uso público, por lo que también estarán disponibles para camiones y furgonetas de otras empresas, así como para vehículos ligeros. Estas instalaciones que se acaban de poner en marcha se suman a la estación de recarga ultrarrápida que Iberdrola dispone en Elche, el hub de recarga para vehículos eléctricos de mayor potencia existente en el Sur de Europa, que también dispone de plazas específicas para camiones en el kilómetro 25 de la Autovía A-70 en ambos sentidos, con potencias de 400 kW y 200 kW. Se cumplen así los primeros hitos para la creación del corredor mediterráneo para el transporte por carretera 100% eléctrico, que discurrirá por la Región de Murcia y la C. Valenciana, y que posibilitará la circulación de vehículos pesados entre Puerto Lumbreras y Vinaròs, más de 450 kilómetros de rutas de transporte de mercancías libres de emisiones.

MÁS CAMIONES ELÉCTRICOS

Disfrimur ya tiene en servicio dos camiones Scania de 27 toneladas y una tractora Volvo de 40 toneladas con los que cubre las rutas desde la base logística de San Isidro hacia Alicante y desde Sangonera la Seca a Murcia, impulsados por energía 100% eléctrica renovable, sin ningún tipo de emisión. Además, la compañía tiene previsto seguir incorporando camiones eléctricos a su flota.



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

UNA APUESTA SÓLIDA

Durante al acto de inauguración que contó con la presencia de diversas autoridades y empresarios, el director general



NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO APUESTA FUERTE POR SCANIA

La compañía extremeña ha anunciado que incorporará un total de 75 camiones Scania durante los próximos meses. Las primeras unidades del pedido compuesto por 25 camiones Scania V8 770S, el más potente de la firma sueca, y 50 unidades Scania 500S ya están preparadas para comenzar a trabajar. Con esta ampliación, su flota ya ronda el medio millar de tractoras. “Para nuestra compañía es un paso importante adquirir los camiones más potentes del mercado actual, que mejoran la eficiencia del combustible durante la conducción y el confort de nuestros conductores”, aseguran los responsables de Noriega Grupo Logístico. El concesionario oficial Scania del Grupo CICA en Mérida ha sido el encargado de hacer la entrega los vehículos.



Noriega Grupo Logístico forma parte de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque de Año'.

ORVIPAL, DISTINGUIDA EN LOS PREMIOS EUROPEOS A LA MEJOR TRAYECTORIA PROFESIONAL

La Sociedad Europea de Fomento Social y Cultural ha organizado la entrega de la II edición de los Premios Europeos a la Mejor Trayectoria Profesional. Joaquín Vicente Fernández, fundador de ORVIAPAL, ha sido premiado por su exitosa carrera al frente de unas de las compañías de referencia en el sector del transporte de vehículos en nuestro país. Experto en técnicas empresariales y comerciales adquiridas y desarrolladas a lo largo de su trayectoria, Joaquín Vicente posee un alto grado de conocimiento en el transporte automotriz de la industria del automóvil. En tan solo 10 años, ha situado a ORVIPAL entre las empresas de referencia en esta especialidad: cuenta con una moderna flota propia y el soporte de una plantilla de más de 200 profesionales y cientos de colaboradores indirectos. Está considerada Agencia Internacional y mantiene cientos de flujos comerciales con multitud de partners en toda Europa.



ORVIPAL forma parte del jurado que otorga el premio 'Camión del Año en España'.



Moliner Logística, y Logística y Transportes de Pedro forman parte del jurado que otorga el premio 'Camión del Año'.

GRUPO DPM (DE PEDRO & MOLINERO) RENUEVA SU IMAGEN CORPORATIVA

El Grupo empresarial soriano integrado por Molinero Logística, Logística y Transportes de Pedro y DPM (De Pedro & Molinero) ha anunciado la actualización de la imagen de sus vehículos. Coincidiendo con el inicio de una nueva etapa, el Grupo DPM procede a cambiar la imagen corporativa en su flota destacando tres conceptos distintos de actividades para las que el Grupo presta los distintos servicios de Transporte y Logística a sus clientes. Se ha optado por la armonía y la seguridad que transmite el blanco como color base de todas sus tractoras, y se ha añadido decoración azul en los late-

rales y en el frontal de los vehículos de Molinero Logística, roja en el caso de las unidades de Logística y Transportes de Pedro, y naranja en las tractoras de DPM (De Pedro & Molinero). Patricio de Pedro director General de Logística y Transportes de Pedro y Administrador del Grupo DPM, explica que este cambio de imagen “refleja el carácter innovador de la compañía y el compromiso para seguir prestando servicios de máxima calidad a sus clientes.” La nueva imagen se implantará progresivamente en las próximas incorporaciones de su flota, que ya roza las 900 unidades.





LA CARTA DE PORTE YA ES OBLIGATORIA

SALVO EXCEPCIONES MUY CONCRETAS

El año pasado trajo cambios muy profundos en el régimen legal aplicable a los contratos de transporte de mercancías por carretera. El “aperitivo” había sido la imposición de un plazo máximo para pagar al transportista el precio de su servicio (Ley 13/2021, de 1 Octubre). Pero a ello siguieron otros fundamentales, sobre todo por obra y gracia de dos Reales Decretos-ley: el 3/2022 y el 14/2022, como son: la prohibición general de que los conductores efectúen las operaciones de carga y descarga; la reducción del tiempo de “paralización” no indemnizable, la imperatividad de la variación del precio del transporte con la del carburante; la obligatoria cobertura de costes del transportista por dicho precio; la previsión de un llamado “Código de Buenas Prácticas Mercantiles” en la contratación del transporte; la posibilidad de permitir las 44 toneladas de MMA, o la previsión de limitar en el futuro el número de subcontratos por viaje; etc. Cada uno de ellos daría, no ya para un artículo, sino para todo un número monográfico de esta Revista. Ante lo cual, esta vez, y con los habituales límites de espacio, que obligan a sintetizar mucho, nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino se ocupará en las páginas que siguen solo de una de estas modificaciones esenciales: la obligatoria emisión en casi todos los casos del documento llamado “carta de porte”.

1.-MODIFICACIÓN DE LEYES PRINCIPALES A GOLPE DE DECRETO-LEY

Como es bien sabido, la base jurídica reguladora del transporte por carretera en España está constituida por dos Leyes: de una parte, la Ley 16/1987, de 30 Julio, “de Ordenación de los Transportes Terrestres” (LOTT, en acrónimo)¹, cuerpo normativo de Derecho Administrativo, que rige las relaciones entre los particulares (empresas) y la Administración Pública, incluyendo el régimen de autorizaciones para acceso a la actividad transportista, y la descripción (“tipificación”) de conductas consideradas infracción administrativa, y las sanciones (multas) que a su

autor serían impuestas; y por otro lado, la Ley 15/2009, de 11 Noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías² (a la xque llamaremos LCT), cuerpo normativo de Derecho Mercantil, aplicable a las obligaciones nacidas de dicho contrato, y por tanto, de la responsabilidad comercial que origina su incumplimiento culpable perjudicial a la contraparte.

Pues bien, mientras la LOTT ha sido modificada numerosas veces, la LCT no lo había sido hasta el año pasado, cuando ciertas situaciones y acuerdos han dado lugar a dos Reales Decretos-ley: el 3/2022, de 1 de Marzo³, y el 14/2022, de 1 Agosto⁴, complementarios entre sí, y ambos modificativos tanto de la LCT como de la LOTT⁵.

Como es sabido, “Real Decreto-ley”, en adelante, “R. D.-ley” es una clase de norma, prevista en la Constitución (art. 86) para casos extraordinarios y urgentes, aprobada por el Consejo de Ministros pero con rango -nivel o categoría formal- de ley, que exige posterior convalidación (en el plazo de 30 días) por el Congreso de los Diputados⁶. Conforme al principio de jerarquía normativa⁷, al tener ese rango de ley, los “Reales Decretos-ley” pueden, por tanto, modificar -e incluso derogar por completo- “leyes” anteriores⁸. Pero, por ese mismo efecto tan grave, deben usarse con moderación. Y no abusar de esta vía.

Por otra parte, en el caso de tales Decretos-ley no alcanzamos a comprender los motivos de su supuesto carácter urgente, requisito principal, como acabamos



LA OBLIGATORIEDAD DE LA CARTA DE PORTE ESCRITA PUGNA CONTRA LA NATURALEZA CONSENSUAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

basta el consentimiento (consensus), el mero acuerdo de voluntades, de cualquier manera manifestado, para que el contrato exista, y sean exigibles las obligaciones nacidas del mismo. El habitual contrato solo verbal también es válido.

Así, el Tribunal Supremo ya en su Sentencia de 2 Enero 1945, constata el "carácter eminentemente consensual del transporte terrestre". ("Considerando"-en adelante, "Cdo."- primero), lo cual repite en las de 12 Dic. 1968 (Cdo. cuarto); 19 Octubre 1981 (Cdo. primero); 15 Julio 1983 (Cdo. primero de la primera sentencia) y 17 Mayo 1993 (Fundamento segundo).

Y así hoy también⁹ lo establece el art. 13.1 de la LCT -Ley 15/2009-, reconociendo esa realidad.

"La carta de porte no es un documento obligatorio", proclama clara y rotundamente, en el apartado 2.2 de su Anexo, la Orden FOM/1882/2012 de 1 Agosto¹⁰, vigente, que aprueba las Condiciones Generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

La carta de porte, cuando existe, **tiene finalidad solo probatoria** -ad probationem- de la existencia de un contrato de transporte y las exactas condiciones que contiene, y **no constitutiva** -ad solemnitatem- de ese contrato. Art. 14.1 de la Ley 15/2009 (igual que el Convenio CMR arts. 4 y 9.1). Por eso, el contrato existe aunque ese documento no haya sido emitido o presente irregularidades. Art. 13.1 de dicha Ley 15/2009 (igual que el Convenio CMR art. 4).

Declarar la carta de porte obligatoria supone, pues, una **nueva intromisión del Gobierno en la esfera del Derecho Privado** -Mercantil, en este caso-. Además, **contraria a la libertad** en materia comercial que defienden la propia LOTT¹¹, la Constitución¹² y la Unión Europea. Y a la agilidad necesaria concretamente en el transporte, como ya dijimos.

Distinto es lo que sucede con el llamado "documento de control"¹³, pues éste tiene propósito diferente: verificar el cumplimiento de las normas de Derecho Público por las empresas cuyos nombres aparecen en él, como por ejemplo, disponer de autorización para realizar lícitamente transporte, peso del camión que no exceda el permitido, etc., y en caso de infracción, imponer la sanción que corresponda conforme a la LOTT. Por tanto, propio del Derecho Administrativo.

Volvamos a la carta de porte propiamente dicha. O sea, la que se emite en el marco del Derecho mercantil y de las relaciones comerciales.

La Ley 15/2009 -LCT- contemplaba un único caso de emisión obligatoria de carta de porte: en los contratos de transporte continuado cuando el transportista es un "trabajador autónomo dependiente" - LCT art. 16.4-, es decir, conforme a la Ley 20/2007 de 11 Julio (Disp. Adicional Undécima y arts. 11.1 y 11.2 a), aquella pequeña empresa cuyos ingresos en un 75 por ciento proceden de un único cliente. Esta clase de mini-empresas, en siglas "TRADE" (que han de ser registradas como tales según el R. D. 197/2009) venían disfrutando de una especial protección, cercana a la que el Derecho laboral otorga a los asalariados. Esta obligación permanece.

Sin embargo, el R. D.-ley 14/2022 **amplia esa imperativa forma escrita** a otros dos supuestos:

de recordar, constitucionalmente exigido para que una disposición tenga forma de Real Decreto-ley. Puesto que la lamentable situación del transporte por carretera en España -básicamente, por exceso de oferta transportista y "atomización" del sector- no es de hoy, sino crónica: lleva así desde mediados del siglo pasado. Los RR. DD.-ley 3/2022 y 14/2022 intentan justificar sus medidas por la necesaria "sostenibilidad" (el 14/2022 habla incluso de "sostenibilidad económica") del transporte y de las empresas que lo prestan, concepto éste hoy tan de moda, traído de la ecología -sostenibilidad medioambiental-, quizá aplicable a cualquier actividad humana, pero no necesariamente identificado con la urgencia.

Vamos a tratar desde aquí, ya en concreto, de la obligatoria emisión, en casi todos los casos, de la carta de porte, que prueba la existencia de cada contrato de transporte y sus condiciones.

2.-OBLIGATORIA FORMA ESCRITA PARA UN CONTRATO QUE ES POR ESENCIA CONSENSUAL

El contrato de transporte ha sido siempre, y sigue siendo, considerado **de naturaleza consensual** -no formal-. Por la propia agilidad y rapidez que exige el transporte, como en general las transacciones mercantiles. Eso significa que

**NO SE COMPRENDE EL SUPUESTO
CARÁCTER "URGENTE" DE ESTAS
MEDIDAS, QUE LA CONSTITUCIÓN
EXIGE A TODO REAL DECRETO-LEY**

- a) mediante un nuevo precepto ahora añadido -el art. 10 bis-, a los contratos de transporte con un transportista efectivo referidos a un único envío y siendo el precio del transporte superior a 150 euros.
- b) mediante una nueva redacción del art. 16, a los contratos de transporte continuado (o sea, aquellos con validez para un periodo de tiempo, dentro del cual se prevé realizar una pluralidad de viajes -art. 8-), sea o no el transportista un "TRADE".

Por tanto, en la práctica, casi siempre. Ello supone:

- * primero, alterar la naturaleza jurídica del documento, pasando a administrativo lo que siempre fue y debe seguir siendo mercantil, y castigando en un expediente administrativo aquello cuyo efecto debe quedar reducido a la esfera privada de los contratantes del transporte. Colmo del absurdo: por haber recurrido una multa relativa a la carta de porte, podría darse el caso de pro-nunciarse sobre la licitud de una conducta mercantil un tribunal del orden contencioso-administrativo;
- * segundo, una nueva y enorme carga burocrática para las empresas. Con el consiguiente gasto... por si no tuvieran ya demasiados a que hacer frente. También para la propia Administración, que así se hecha más trabajo encima, tras estar continuamente quejándose de falta de medios (sobre todo, de Inspectores).

Además, tal carta de porte obligatoria, deberá incluir la mención del precio de transporte.

Medida adoptada de espaldas a la realidad: este precio es un elemento confidencial, que por tanto rara vez se inscribe en tal documento por obvios motivos de discreción comercial, pues, pasando éste por muchas manos, tan sensible dato puede llegar a conocimiento de las empresas competidoras, que así tendrán muy fácil "apropiarse" de clientes, que cuesta mucho conseguir.

Si de lo que se trata -como parece claro- es de controlar por la Administración este cumplimiento mediante la carta de porte, ello supone una absurda duplicidad, pues para eso ya está el documento de control.

3.-SEVERAS MULTAS PARA QUIEN INCUMPLA

La ausencia del documento -carta de porte- cuando su forma escrita sea impositiva, o de los datos a insertar en el documento, según lo explicado, hará incurrir en una infracción administrativa grave, que conllevará una sanción.

Para ello, el art. 2 del R. D.-ley 14/2022 añade a la LOTT- nuevos tipos de infracciones, que hacen referencia expresa a la LCT.

En concreto, añade un nuevo apartado 28 en el art. 141 -que lista las infracciones "graves"-, así:

La no formalización de la carta de porte o del contrato de transporte continuado por escrito, en los supuestos en los que fuera obligatorio [etc.].

ESTA OBLIGATORIEDAD SUPONDRÁ UNA NUEVA CARGA BUROCRÁTICA Y MÁS GASTO PARA LAS EMPRESAS

NO SE DEBERÍAN IMPONER SANCIONES ADMINISTRATIVAS POR INCUMPLIR OBLIGACIONES NACIDAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, QUE SÓLO A LOS CONTRATANTES ATAÑEN

Con multa de 801 a 1.000 euros¹⁴.

Al respecto, el segundo párrafo de dicho apartado 28 presume la responsabilidad por esta infracción tanto del cargador contractual como del transportista efectivo.

Aunque se haya emitido carta de porte, también se considera infracción grave -apartado. 30-:

La no inclusión de las menciones obligatorias que debe contener la carta de porte [etc.].

Con multa de 401 a 600 euros¹⁵.

Su párrafo segundo prevé, para este caso, la responsabilidad administrativa solo del cargador contractual, que puede ser un intermediario: agencia, transitario u otro operador de transporte; pero solo del transportista efectivo si la mención omitida fuese la fecha de entrega en destino.

Más delicado sería si el dato faltante fuese el precio del transporte, que ahora importa tanto: a ello se refiere el apartado 29, siempre de dicho art. 141, igualmente como infracción grave. Pero, entonces, con presunción de culpa de ambos: cargador contractual y transportista efectivo.

Y una mayor multa de 601 a 800 euros¹⁶.

Todas estas cuantías parecen exageradas, por ser, en casi todos los casos, superiores al precio mismo del transporte nacional.

4.-NORMATIVA INCOMPLETA Y QUE DEJA DUDAS

Esta nueva normativa es incompleta. P. ej., en el art. 141.30 LOTT no dice si para que exista infracción



basta la ausencia de una sola de las menciones de obligatoria inserción según el nuevo art. 10 bis de la LCT (contratos con el porteador efectivo) o deben ser varias o todas ellas. Además, deja muchas otras dudas, porque no concreta:

- * cuánto tiempo hay que conservar¹⁷ esta carta de porte a disposición de la Autoridad;
- * si en los transportes sucesivos se exigiría una sola carta de porte o una por cada tramo;
- * si se exigiría en el transporte de cabotaje (-art. 10.4 del Cód. Civil-, para no sumir a los transportistas españoles en perjudicial desigualdad frente a sus colegas extranjeros);
- * si se exigiría en el transporte internacional (sería grave que España osare modificar unilateralmente el Convenio CMR, donde es opcional -art. 4-, según dijimos);
- * si se exigiría en el transporte multimodal;
- * si la carta de porte, en los nuevos casos en que se impone como obligatoria, puede ser electrónica, que también es “escrita”, aunque no en un papel; etc.

Esperemos que los Tribunales de justicia en el futuro pongan luz, y pronto, sobre todo esto.

5.-CONCLUSIONES

- A) Este y otros recientes cambios en nuestra legislación del contrato de transporte siguen la tradición, tan arraigada como lamentable, en España, de inmiscuirse el Gobierno en regular cuestiones de Derecho Mercantil, llegando a prever sanciones administrativas -y no pequeñas- para quien incumpla obligaciones de naturaleza puramente comercial nacidas de ese contrato.
- B) No queda justificado el carácter urgente de estas medidas, como exige la Constitución para haberles dado forma de Real Decreto-ley. Se han adoptado precipitadamente, por motivos políticos, ante la presión callejera y la voluntad de evitar huelgas (paros y desabastecimiento).
- C) Por esas prisas, y haber prescindido de la tramitación ordinaria y deseable de una ley, estos RR. DD.-leyes además de ser discutibles en cuestiones esenciales, son incompletos, dejando dudas para su efectiva aplicación a diversas situaciones.
- D) La imposición de la carta de porte escrita obligatoria, además de pugnar contra la naturaleza jurídica esencial del contrato de transporte como un contrato consensual, supondrá una nueva y enorme carga burocrática y por tanto un nuevo gasto para las empresas.



LAS PRISAS EN APROBAR ESTOS RR.DD.-LEY LES HACE SER NORMAS INCOMPLETAS Y PRESENTAR DUDAS PARA SU EFECTIVA APLICACIÓN

E) Dado que estos cambios jurídicos son recientes, aún no existe jurisprudencia -de cualquier orden jurisdiccional- que colme sus “lagunas” o resuelva las dudas que su redacción suscita.

¹ BOE nº 182, de 31 Julio 1987.

² Boletín Oficial del Estado –en adelante, “BOE” nº 273, de 12 Noviembre 2009 y nº 41, de 16 Febrero 2010.

³ BOE nº 52, de 2 Marzo 2022.

⁴ BOE nº 184, de 2 Agosto 2022.

⁵ También es muy importante la Ley 13/2021, de 1 Octubre (BOE nº 236, de 2 Octubre 2021), que igualmente con modificación de la LOTT tipifica como infracción administrativa el retraso en pagar al transportista el precio de sus servicios. Pero tan importante -y polémica materia- queda fuera del objeto del presente artículo.

⁶ En ambos casos estos Reales Decretos-ley han recibido esa convalidación: el R. D.-ley 3/2022, por Resolución de 17 Marzo 2022 -BOE nº 70, de 23 Marzo 2022- y el R. D.-ley 14/2022, por Resolución de 25 Agosto 2022 -BOE nº 208, de 30 Agosto 2022-.

⁷ Art. 1.2 del Código Civil; y art. 9.3 de nuestra Constitución.

⁸ Art. 2.2 del Código Civil.

⁹ Como ya antes en su art. 350 el Código de Comercio, hoy sustituido en esta materia por la LCT.

¹⁰ BOE nº 214, de 5 Septiembre 2012.

¹¹ Arts. 12, 17 y 94.

¹² Art. 38.

¹³ Regulado por Orden FOM/2861/2012, de 13 Diciembre (BOE nº 5, de 5 Enero 2013). Heredero de la en su día polémica “Declaración de porte” -texto refundido en Resolución de 23 Julio 1991 (BOE nº 185, de 3 Agosto 1991), que recoge la Orden 26 Dic. 1990 (BOE nº 7, de 8 Enero 1991), basada en el art. 147.1, primer párrafo, de la LOTT y el art. 222, segundo párrafo, del ROTT, que en su versión inicial llamaban “Declaración de porte” al documento, y su modificación por Orden 12 Julio 1991 (BOE nº 174, del 22).

¹⁴ Art. 143.1, letra f) de la LOTT, redactado según R. D.-ley 14/2022, de 1 Agosto, art. 2. Seis.

¹⁵ Art. 143.1, letra d) de la LOTT, redactado según R. D.-ley 14/2022, de 1 Agosto, art. 2. Seis.

¹⁶ Art. 143.1, letra e) de la LOTT, redactado según R. D.-ley 20/2022 de 27 Diciembre, art. 58. Tres.

¹⁷ Ni a partir de qué momento: ¿el de su emisión, el de inicio o terminación del viaje a que va referida?



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

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



PROBLEMAS CON LOS TACÓGRAFOS DIGITALES DE 2ª GENERACIÓN

SERÁN OBLIGATORIOS EN LOS VEHÍCULOS DE NUEVA MATRICULACIÓN A PARTIR DEL 21 DE AGOSTO

EL PAQUETE DE MOVILIDAD I APROBADO EN JULIO DE 2020 POR LA COMISIÓN EUROPEA TIENE COMO OBJETIVO CONSEGUIR UNA CORRECTA APLICACIÓN Y CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN SOBRE TRANSPORTE POR CARRETERA PARA ENCONTRAR UN EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN SOCIAL DE LOS CONDUCTORES Y LA LIBERTAD DE LOS OPERADORES PARA PRESTAR SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

Con este fin se propusieron nuevos requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos inteligentes de segunda generación en su segunda versión (G2V2), de conformidad con los requisitos del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1228.

Esta versión 2 del tacógrafo inteligente de segunda generación incorpora nuevas funcionalidades a efectos de la aplicación de la legislación sobre cabotaje y desplazamiento de los conductores. Sin olvidarnos de que disponen de una interfaz ITS que permite que los datos producidos por el tacógrafo sean utilizados por un dispositivo externo (sin necesidad de parar el vehículo, la autoridad puede consultar la información).

La nueva regulación también pretende evitar la manipulación de estos aparatos. Se han establecidos diversas medidas para conse-

guirlo: deben certificar la señal del sistema de navegación por satélite GALILEO (GNSS), contar con un servicio de autenticación de mensajes de navegación abierto (OSNMA), que según parece solo puede certificar la Agencia de la UE para el Programa Espacial, y por último, deben tener un sensor interno independiente del sensor de movimiento externo.

¿Cuándo es obligatorio que un vehículo instale este tipo de tacógrafo?

- La versión 2 del tacógrafo inteligente de segunda generación se instalará en los vehículos de nueva matriculación a partir del 21 de agosto de 2023.
- En los vehículos ya matriculados que realicen operaciones de transporte internacional por carretera deberá estar instalado a más tardar el 18 agosto de 2025.
- A más tardar el 31 de diciembre de 2024 para los vehículos equipados con un tacógrafo analógico o digital no inteligente, y el 18 de agosto de 2025 para los vehículos equipados con un tacógrafo inteligente versión 1.

También es importante recordar que, a partir del 1 de julio de 2026, los vehículos de más de 2,5 toneladas en operaciones internacionales de transporte por carretera o cabotaje estarán equipados con un tacógrafo inteligente versión 2.

DIFICULTADES: HABRÁ TACÓGRAFOS DE TRANSICIÓN

La Comisión Europa ha reconocido las dificultades para llegar a tiempo respecto a la certificación de los requisitos de OSNMA (no estará disponible para el 21 de agosto de 2023), sin embargo, ha decidido no aplazar la fecha de introducción del nuevo tacógrafo y está desarrollando una modificación del Reglamento para establecer un periodo transitorio en el que se podrán instalar un tacógrafo G2V2 de "transición", que permite autenticar la posición pero que tendrá que sufrir una actualización de software antes de la primera fecha de calibración del dispositivo, a más tardar en 2026.

El sector vive una situación paradójica y kafkiana en diferentes focos, pero con las mismas consecuencias: parece que hay una brecha entre lo que la administración considera como necesario y la velocidad a la que la industria puede llegar al objetivo. Esta cir-

LA CE RECONOCE DIFICULTADES PARA LLEGAR A TIEMPO RESPECTO A LA CERTIFICACIÓN DE LOS REQUISITOS DE OSNMA, PERO NO APLAZARÁ LA INTRODUCCIÓN DEL NUEVO TACÓGRAFO

ES POSIBLE QUE EL 21 DE AGOSTO DE 2023 LOS CARROCEROS AÚN SIGAN RECIBIENDO CAMIONES QUE NO DISPONEN DE VERSIÓN 2 DEL TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN Y PROBABLEMENTE TAMPOCO DISPONDRÁN DE UN TACÓGRAFO DE TRANSICIÓN

constancia produce un grave perjuicio social porque se generan sobrecostes, retrasos y dificultades para cerrar operaciones.

PROBLEMAS PARA LOS CARROCEROS

A día hoy, muchos de los camiones que llegan a las fábricas de segunda fase para carrozar no disponen de un tacógrafo inteligente de segunda generación. Es probable que el 21 de agosto de 2023 los carroceros aún sigan recibiendo camiones que no disponen de ese nuevo tacógrafo y probablemente tampoco dispondrán de un tacógrafo de transición. Por lo tanto, salvo que se establezca alguna medida transitoria, esos camiones deberán cambiar su tacógrafo inmediatamente o, si no van a hacer transporte internacional, podrán hacerlo antes de agosto de 2025

Es importante recordar que los carroceros habitualmente reciben vehículos que no pueden ser matriculados porque es necesario construir la carrocería y homologarlos para posteriormente matricularlos. En muchos casos, este proceso conlleva meses de trabajo y el tacógrafo es un dispositivo integrado en un chasis para otras funciones además del control de tiempos de trabajo, lo que implica que sólo pueda ser manipulado por el fabricante del vehículo o un servicio acreditado.

Ante tal situación, si estás tramitando la compra de un nuevo camión o estás en el proceso de carrozado de vehículos de más de 3500 kg de masa técnica que se va a matricular pasado el 21 de agosto de 2023, asegúrate del tipo de tacógrafo que lleva instalado para tomar decisiones.

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



DOS CONCESIONARIOS DE DAF EN ESPAÑA ENTRE LOS MEJORES DE EUROPA

Cada mes de enero, los concesionarios DAF con mejores resultados reciben un merecido reconocimiento. El concesionario que destaca en todos los ámbitos es nombrado "International Dealer of the Year". Este año el grupo de concesionarios austriaco-alemán Tschann Nutzfahrzeuge ha obtenido esta distinción que ha sido entregada en la reunión internacional de concesionarios DAF celebrada en Sitges. Además se premió a los concesionarios con mejores resultados en

materia de servicios financieros y suministro de recambios: el "International PACCAR Financial Dealer of the Year" fue para el concesionario DAF británico Ford & Slater y el "International PACCAR Parts Dealer of the Year", para el DAF Firma Wanicki (Polonia). También se entregaron los galardones Gold Award y Silver Award. Dos concesionarios españoles, Hergovisa y Garatge Selva Diesel fueron galardonados con el premio Silver Award gracias a su excelente rendimiento.



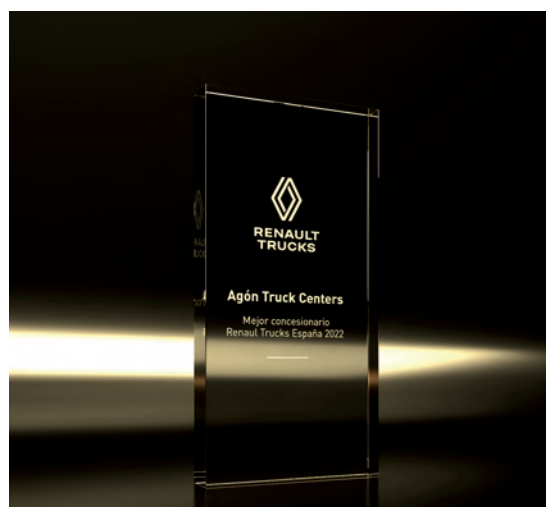
LOS PARTS SPECIALISTS OFRECEN CURSOS DE FORMACIÓN

La gama de productos de recambios y accesorios para automoción de las marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive ha experimentado un gran crecimiento. Debido a la constante diversificación, puede que surjan dudas sobre la manipulación de las piezas en el taller. Para evitar errores durante el montaje, el equipo de Parts Specialists de Diesel Technic ofrece numerosos cursos de formación. En ellos se comparten consejos y trucos prácticos en diferentes campos. Además, la especialización y la cualificación pueden aportar una ventaja competitiva. Todos los participantes reciben un certificado al final de cada curso.

Las distintas formaciones ofertadas actualmente tratan sobre los siguientes temas: Bombas de dirección, bujes de rueda, compresores, sistema hidráulico de elevación de cabina y sistema de embrague hidráulico. Los interesados en participar pueden encontrar toda la información en www.dieseltechnic.com/es/. Para llevar a cabo la formación es necesario un mínimo de diez participantes. Se ofrecen tanto en modalidad presencial como en línea.

ELEGIDO EL MEJOR CONCESIONARIO DE RENAULT TRUCKS ESPAÑA EN 2022

En la convención anual, presidida por François Bottinelli, consejero delegado de la marca en España, se ha dado a conocer el nombre del mejor concesionario de su red nacional en 2022. El galardón ha recaído sobre Agón Truck Centers, concesionario de Renault Trucks con centros en Binéfar, Huesca, Tarragona, Zaragoza y Camarles. Esta distinción reconoce el trabajo del grupo a lo largo del 2022, que le ha permitido consolidarse como líder destacado en matriculaciones, tanto de vehículos nuevos como de ocasión en toda su zona de influencia. Además, en el área de postventa se han alcanzado unos altos índices de calidad de servicio y disponibilidad de recambio por encima del 90% a pesar de las dificultades logísticas. La movilidad eléctrica también ha sido una prioridad para Agón Truck Centers durante el 2022. Este esfuerzo ha sido reconocido por Renault Trucks España con el premio "Mejor Concesionario de Vehículos Eléctricos 2022".



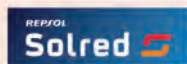
¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



“DAF XD International Truck of The Year 2023”

¡GRACIAS!

Sin vosotros no habría sido posible

INTERNATIONAL
TRUCK OF THE YEAR

DAF

2023

XD



23 de Febrero - Barcelona
4 de Marzo - Logroño
11 de Marzo - Lugo
17 Marzo - Albacete

21 Marzo - Sevilla
25 Marzo - Toledo
30 Marzo - Valencia
12 Abril - Granada

