

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

Año 45. #481.  
Abril 2023

# TRANSPORTE3

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

## MAN APUESTA POR LA MUJER EN EL TRANSPORTE



## LOS CARGADORES APRIETAN PARA CONSEGUIR LAS 44 TONELADAS

- Suplemento: Scania Super, Camión del Año 2023 en España •
- Entrevista: Alberto Teichman (Volkswagen Vehículos Comerciales) •
- Especial Transporte Frigorífico •

# UN DISEÑO REVOLUCIONARIO



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

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





## UNA TRANSICIÓN LÓGICA



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

**D**esde que a finales de la década de los 80' entró en vigor la primera normativa Euro, el compromiso del transporte de mercancías por carretera con la reducción de emisiones ha quedado sobradamente demostrado. Los camiones que se comercializaban hace 30 años y los que circulan ahora por nuestras carreteras no admiten comparación. Los fabricantes y los transportistas han cumplido puntualmente con la sucesión de normativas Euro que prácticamente no han dado respiro durante las últimas décadas.

Recientemente, con la Euro 7 en el horizonte, la Comisión Europea ha dado una vuelta de tuerca más y ha endurecido los objetivos de reducción de emisiones de CO2 de los nuevos modelos, situándolos en un 45% en 2030, en un 65% en 2035 y en 90% en 2040, respecto a las emisiones de 2019. La electrificación se convierte en el único camino. ACEA advierte de que, para cumplir con el primer hito dentro de menos de siete años, tendrían que estar en circulación unos 400.000 camiones eléctricos a batería y propulsados por hidrógeno (principalmente de larga distancia) en la UE a finales de la década. Y serán necesarios más de 50.000 cargadores aptos para vehículos pesados, así como al menos 700 estaciones de servicio de hidrógeno. Unas cifras que parecen inalcanzables en menos de 2.500 días.

Los fabricantes de camiones han cumplido con su parte y ya comercializan algunos modelos 100% eléctricos o los tienen en una fase de desarrollo avanzada. Pero los gobiernos y las administraciones van a su ritmo. No se atisba cuándo realmente habrá una red de recarga que responda a las necesidades del transporte de mercancías. El nuevo Reglamento para el despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos (AFIR) establece que habrá estaciones de recarga dedicadas a vehículos pesados, con una potencia mínima de 350 kW, cada 60 km a lo largo de la red básica de la RTE-T y cada 100 km en la red global de la RTE-T a partir de 2025. Pero por el momento son letras en un papel.

En este escenario, demonizar a los motores de combustión que consumen poco más de 25 litros de gasóleo a los 100km o negar el apoyo a los combustibles renovables resulta totalmente incomprensible. No deberían de obviarse alternativas de transición lógicas en el camino hacia la electromovilidad. Las inversiones que realizan las empresas de transporte en vehículos son muy elevadas y, teniendo en cuenta los márgenes de rentabilidad, no pueden soportar experimentos. El transporte, como siempre, cumplirá, pero necesita que la electricidad no ciegue a la lógica.



03



06



20



18



34



36



44

**03 EDITORIAL**

Una transición lógica

**34 ENTREVISTA**

Alberto Teichman (Volkswagen Vehículos Comerciales)

**20 SUPLEMENTO**

Scania Super, Camión del Año 2023

**36 ESPECIAL**

Transporte Frigorífico

**06 EN PORTADA**

“La aprobación de las 44 toneladas es hoy más necesaria que nunca”

**18 PRODUCTO**

Ontime Logística Integral incorpora camiones Volvo 100% eléctricos

**44 LEGAL**

Las mercancías en la futura Ley de Movilidad Sostenible



10



16



24



48

# 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 Rujas

Maquetación: Infoycomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara (Periodista)

Sección Oficial:



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

C/ Padilla, 72

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

www.editec.es / editec@editec.es



## 10 REPORTAJE

La descarbonización avanza en el transporte rodeada de incógnitas

## 16 REPORTAJE

WoMAN: mujeres al volante del camión

## 24 REPORTAJE

Renault Trucks acelera la transición hacia la movilidad eléctrica

## 48 ASCATRAVI

¿Conoces la señal V23?

## ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





# “LA APROBACIÓN DE LAS 44 TONELADAS ES HOY MÁS NECESARIA QUE NUNCA”

CARGADORES Y TRANSPORTISTAS PARTICIPARON EN EL 22º FORO NACIONAL DE TRANSPORTE DE AECOC

**EN LA INAUGURACIÓN DEL EVENTO, EL DIRECTOR GENERAL DE AECOC, JOSÉ MARÍA BONMATÍ, SEÑALÓ EL INCREMENTO DE LAS DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE COMO EL PRÓXIMO RETO A ABORDAR**

**B**onmatí reconoció que las novedades legislativas que se han producido en el transporte durante los últimos meses han generado “cambios de gran calado”, e insistió en la necesidad de modificar la normativa que regula las masas y las dimensiones: “La aprobación de las 44 toneladas es hoy más necesaria que nunca porque el entorno exige medidas de eficiencia”. En este sentido, también expresó la necesidad de reducir los tiempos de espera de los transportistas en almacenes “porque son costes que no aportan valor al consumidor” y valoró positivamente la Ley de Cadena de Transporte. “Todos los eslabones deben recibir una retribución justa y estamos alineados con las iniciativas que mejoren la transparencia en la cadena”, aseguró.

Por último, José María Bonmatí destacó la importancia de la colaboración entre empresas usuarias del transporte y transportistas para “ser más eficientes y mitigar el impacto del aumento de los costes sobre el consumidor”.

#### ESTABILIDAD EN EL SECTOR

Por su parte, la secretaria general de Transporte y Movilidad del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, María José Rallo, coincidió en la necesidad de llevar a cabo el incremento de las dimensiones del transporte. “El paquete de medidas prevista por la Comisión Europea en la que se incluyen los vehículos de 44 toneladas está enfocado a reducir las emisiones del transporte, y en España tenemos el compromiso del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) para aplicarlo”.





## GONZÁLEZ ALERTÓ SOBRE LA EXISTENCIA DE CARGADORES QUE RECURREN A ARGUCIAS PARA EVITAR REALIZAR LA CARGA Y LA DESCARGA O PARA NO INDEXAR LAS VARIACIONES DE PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES

La portavoz del ministerio también reclamó “estabilidad” en el sector y evitar “factores endógenos que enrarezcan la relación entre transportistas y usuarios del transporte”, en relación a las convocatorias de paro que se han sucedido desde diciembre de 2021.

Rallo también remarcó el valor estratégico del Plan Reconduce del ministerio, que propone acelerar la autorización de residencia y trabajo de los conductores

## LOS TRANSPORTISTAS ADVIERTEN A LOS CARGADORES: “NO VOLVÁIS A LAS ANDADAS”



El presidente del CNTC, Carmelo González, también participó en este encuentro que reunió un año más a cargadores y transportistas. A la hora de repasar el contexto actual, no dudó en calificar como “históricos” los acuerdos alcanzados con el Ministerio de Transporte en diciembre 2021 y en marzo de 2022, pero recordó que aún hay muchos aspectos que deben desarrollarse. También alertó sobre la existencia de cargadores que recurren a argucias para evitar realizar la carga y la descarga o para no indexar las variaciones de precio de los combustibles. “No es bueno que volvamos a las andadas. Creo que es un error olvidar todo lo que ha pasado”. Respecto a las 44 toneladas, el presidente del CNTC reiteró que los transportistas cumplirán los compromisos adquiridos. Por último, expresó su preocupación por las exigencias medioambientales al transporte y ha pedido “una transición justa”. En este sentido, González recordó que “los ecocombustibles nos permiten seguir avanzando con vehículos que ya tenemos, sin las grandes inversiones que requiere la transición a motores alternativos que muchas empresas no pueden acometer”.

**KÖGEL**  
NOVUM: LIGHT & STRONG

MÁS ROBUSTO COMO REFLEJO DE LA INNOVACIÓN  
BECAUSE WE CARE!\*

**KÖGEL CARGO RAIL**

- ✓ transporte ferroviario sostenible
- ✓ fiabilidad excepcional
- ✓ equipamiento sectorial óptimo

\*consulte la información adicional en: [www.koegel.com/CO2](http://www.koegel.com/CO2)

[www.koegel.es](http://www.koegel.es)

extranjeros para paliar en el corto plazo la falta de conductores. “En paralelo, hay que trabajar en el largo plazo con medidas que devuelvan el prestigio a la profesión de conductor, con salarios y condiciones adecuadas para que jóvenes y mujeres vean en este sector un proyecto de vida”.

#### **SOBRECOSTES GENERADOS POR LA NORMATIVA**

En este acto, AECOC presentó los resultados de un sondeo realizado entre los agentes del transporte para evaluar el impacto de la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores y la obligatoriedad de incorporar la cláusula del combustible en los contratos. En relación con la primera medida, el 72% de las empresas afirma que ha conllevado un incremento de los costes, especialmente en la contratación de más personal para realizar las tareas de carga y descarga o en la subcontratación del servicio. En el análisis de los cambios que ha supuesto la medida para las empresas del transporte, el 33% afirma que ha conllevado una mejora en las condiciones de los conductores, mientras que el 54% considera que, efectivamente, la situación de los transportistas hoy es mejor, pero que deben producirse más mejoras.



Sobre la inclusión de la cláusula del combustible en los contratos de transportes, el 47% de las empresas indica que ya la aplicaba antes de la aprobación del Real Decreto Ley 3/2022. En relación al impacto de la medida, la mitad de las empresas cifran un sobrecoste de hasta el 10%, mientras que cuatro de diez elevan el porcentaje hasta el 15%.

En la valoración global del impacto económico de las medidas aprobadas, el 44% de las empresas calcula sobrecostes ocasionados de entre 10% y el 20%, por un 33% que sitúa el máximo en un incremento del 10% y un 19% que cifra un aumento de los costes superior al 20%. “A pesar de los sobrecostes ocasionados y de entender que las normativas aprobadas no solucionan los problemas estructurales del sector, las empresas sí creen que la posición del sector ha mejorado en el último año”, destacan desde AECOC. En concreto, el 82% considera que la situación actual es igual o mejor que antes de las novedades regulatorias.

---

## **EL 82% DE LAS EMPRESAS CONSIDERA QUE LA SITUACIÓN ACTUAL ES IGUAL O MEJOR QUE ANTES DE QUE ENTRASE EN VIGOR LA PROHIBICIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA POR PARTE DE LOS CONDUCTORES Y LA OBLIGATORIEDAD DE INCORPORAR LA CLÁUSULA DEL COMBUSTIBLE EN LOS CONTRATOS**

---



El 22º Foro Nacional del Transporte de AECOC reunió a cerca de 400 profesionales en el Estadio Cívitas Metropolitano de Madrid.



# IVECO

Drive the road of change



IMPOSIBLE TENER  
MÁS POR MENOS  
FINANCIACIÓN AL  
1,50% TIN  
2,30% TAE\*

## ¡Hola DAILY! ¿Qué hay de nuevo?

DAILY. MÁS INTELIGENTE.



Motores optimizados y la mejor caja de cambios manual de su clase



Nueva suspensión neumática AIR-PRO



Asientos de máximo confort



IVECO DRIVER PAL\*\*



\*Ejemplo de Leasing a tipo de Interés Fijo para vehículo marca IVECO modelo Daily, Entry 35S16V, 10,8M3. Precio al contado 29.444,00 €, Precio financiado 29.444,00 € (matriculación e IVA no incluido). Entrada 0,00 €. Plazo 48 meses, 49 cuotas de 619,15 €. Tipo deudor Fijo 1,50%, T.A.E. 2,30%. Comisión de apertura 1,50%: 441,66 €, al contado. Intereses 894,35 €. Importe Total del Crédito 29.444,00 €, Coste Total del Crédito 1.336,01 €, Importe Total Adeudado 30.780,01 €, Precio Total a Plazos 30.780,01 €. Siendo el día de contratación 01/04/2023 y el primer pago el 01/04/2023. Sistema de amortización francés. Oferta válida hasta 30/06/2023. Para empresarios y profesionales. Leasing ofrecido, sujeto a estudio y aprobación por parte de Transolver Finance, E.F.C., S.A. Todos los importes reflejados son sin IVA. Campaña no aplicable a toda la gama IVECO Daily. Para más información consulte con su concesionario las configuraciones y modelos acogidos a esta oferta. (Carrocerías excluidas).

\*\*IVECO DRIVER PAL está disponible en los idiomas admitidos por Amazon Alexa Amazon, Alexa y todas las marcas relacionadas son marcas comerciales de Amazon.com, Inc. o sus afiliadas.



# LA DESCARBONIZACIÓN AVANZA EN EL TRANSPORTE RODEADA DE INCÓGNITAS

LOS FABRICANTES CUMPLEN, PERO SE ECHA DE MENOS MÁS APOYO DE LA ADMINISTRACIÓN

**PESE A LA APUESTA DE LA UNIÓN EUROPEA POR LA ELECTRIFICACIÓN, EN EL CONTEXTO ACTUAL FACONAUTO Y LA FUNDACIÓN REPSOL ABOGAN POR USAR TODAS LAS TECNOLOGÍAS DISPONIBLES QUE CONTRIBUYAN A LA DESCARBONIZACIÓN DE LA MOVILIDAD**

**E**l pasado mes de febrero, la Comisión Europea endureció aún más los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de los nuevos modelos, situándolos en un 45% en 2030, en un 65% en 2035 y en 90% en 2040. A juicio de los responsables de Faconauto y Repsol, estos objetivos resultan poco realistas, “ya que al final de la década tendría que haber 30.000 vehículos industriales de más de 3,5 toneladas, eléctricos o propulsados por hidrógeno” y “el año pasado sólo se matricularon 89 camiones eléctricos en el mercado español y la infraestructura de recarga para el transporte pesado es prácticamente nula”, recordaron en el II Observatorio del Vehículo Industrial.

## HOJA DE RUTA

Faconauto y Fundación Repsol han coincidido en señalar que se tienen que asegurar las condiciones para que la cadena de valor del sector invierta de manera rentable en vehículos cero emisiones. De ahí que hayan indicado

que es esencial que, tanto el Gobierno como las Administraciones Públicas, en colaboración con el sector privado, establezcan un plan vinculante que, entre otras prioridades, agilice la obtención de permisos para la instalación de puntos de recarga planificados en el transporte pesado, impulse la actualización de las redes eléctricas o facilite el establecimiento de áreas adecuadas para la recarga de camiones. Según el acuerdo del Parlamento Europeo y el Consejo sobre el Reglamento de infraestructuras para combustibles alternativos (AFIR, en sus siglas en inglés), los estados miembros de la UE deben presentar su plan nacional para cumplir los objetivos de infraestructuras antes de 2024.

## CONVIVENCIA TECNOLÓGICA

Mientras se registran avances, Faconauto y la Fundación Repsol abogan por usar todas las tecnologías disponibles que contribuyan a la descarbonización de la movilidad. “Los combustibles renovables han de ser tenidos en cuenta e impulsados por futuras políticas”, aseguran y también defienden la necesidad de establecer un marco normativo que incluya a los actuales motores de combustión en el camino hacia la neutralidad tecnológica.

## SOSTENIBILIDAD Y RENTABILIDAD

“Limitar el futuro de los vehículos pesados únicamente a las tecnologías electrificadas no sólo no genera beneficios tangibles para la descarbonización hoy en día, sino que la retrasa”, aseguró la vicepresidenta Ejecutiva de Faconauto, Marta Blázquez, que

# "Consumo bajo mínimos"\*

## Promesas cumplidas



*"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."\**

El Renault Trucks T-Energy 10 ha cumplido sus promesas. A la probada fiabilidad de la Gama T de Renault Trucks, se suma ahora el ahorro probado del motor Turbo Compound con una mayor rentabilidad.

¿Quieres conseguir una mayor eficiencia en tu día a día? Pregúntanos por el Renault Trucks T-Energy 10.

*\* Prueba dinámica realizada por Manuel Rujas y publicada en la revista TRANSPORTE 3 en el número de Marzo 2023.*

**T-ENERGY 10**  
renault-trucks.es



**RENAULT  
TRUCKS**

reclamó a Europa tiempo para afrontar la descarbonización del transporte “desde la sostenibilidad, pero también desde la rentabilidad”.

Por su parte, la presidenta de la división de vehículos industriales de Faconauto, Pilar Fernández, indicó que “el sector está dando los pasos para acelerar la descarbonización del transporte, con los concesionarios, por cierto, haciendo ya importantes inversiones en este sentido. Ahora toca pedir el mismo nivel de esfuerzo y compromiso al resto de los actores involucrados en este proceso, par-

**“EL SECTOR ESTÁ DANDO LOS PASOS PARA ACELERAR LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE. AHORA TOCA PEDIR EL MISMO NIVEL DE ESFUERZO Y COMPROMISO AL RESTO DE LOS ACTORES INVOLUCRADOS EN ESTE PROCESO”**

**“LIMITAR EL FUTURO DE LOS VEHÍCULOS PESADOS A LAS TECNOLOGÍAS ELECTRIFICADAS NO SÓLO NO GENERA BENEFICIOS TANGIBLES PARA LA DESCARBONIZACIÓN HOY EN DÍA, SINO QUE LA RETRASA”**

ticularmente a Gobiernos y Administraciones Públicas. Nuestro sector se mueve en función de la oferta, la demanda y parámetros de rentabilidad y cuanto antes veamos un retorno en las operaciones con vehículos electrificados, antes llegaremos a este objetivo común de descarbonización”.

## LOS CAMIONES MÁS ECOLÓGICOS SEGUIRÁN LASTRADOS POR LAS INFRAESTRUCTURAS



ACEA valora positivamente que eurodiputados y ministros nacionales hayan llegado a un acuerdo sobre el Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR), pero considera que seguirá existiendo una “brecha de infraestructuras” que limitará las reducciones de CO<sub>2</sub> y la transición del transporte de mercancías por carretera hacia la neutralidad climática.

Los responsables de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles recuerdan que para cumplir los niveles de reducción de CO<sub>2</sub> propuestos recientemente (-45 % para 2030), tendrían que estar en circulación unos 400.000 camiones eléctricos a batería y propulsados por hidrógeno (principalmente de larga distancia) en la UE carreteras a finales de la década. “Estos vehículos necesitarían más de 50.000 cargadores aptos para vehículos pesados, incluidos unos cargadores de 35.000

megavatios, así como al menos 700 estaciones de servicio de hidrógeno. Con el estado actual de la infraestructura de carga y reabastecimiento de combustible, incluso los objetivos actuales de CO<sub>2</sub> (-30 % para 2030) están fuera de alcance”, advierten. Según el Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR), las estaciones de recarga destinadas a vehículos pesados deben implantarse cada 60 km a lo largo de la red básica de la Red Trans Europea de Transporte (RTE-T) con una potencia mínima de salida de 350 kW y cada 100 km en la red global de la RTE-T a partir de 2025. La cobertura completa de la red debe alcanzarse de aquí a 2030. Además, deben instalarse estaciones de recarga en zonas de estacionamiento seguras y protegidas para la recarga nocturna antes de finales de 2027, así como en nodos urbanos para los vehículos de entrega.



## SOLUCIONES DE SERVICIOS SCANIA

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

**PROTECT**  
mantenimiento

Mantenimientos  
Periódicos y Flexibles

**EXTEND**  
mantenimiento + CADENA CINEMÁTICA

Mantenimientos  
Periódicos y Flexibles

Reparaciones  
Cadena Cinemática

**TOTAL**  
mantenimiento + REPARACIONES

Mantenimientos  
Periódicos y Flexibles

Reparaciones  
Cadena Cinemática

Resto de  
Reparaciones



scania.es



# SCANIA



# “LA DEMANDA DE CONDUCTORES PODRÍA AUMENTAR UN 20% EN LOS PRÓXIMOS AÑOS”

ES NECESARIO BUSCAR SOLUCIONES PORQUE EL 70% DE LOS CHÓFERES SUPERAN LOS 50 AÑOS

## EL ESTUDIO ‘ENTENDIENDO LA BRECHA ENTRE OFERTA Y DEMANDA DE CONDUCTORES DE CAMIÓN EN ESPAÑA’, ANALIZA LOS MOTIVOS DE ESTA ESCASEZ DE CONDUCTORES EN EL SECTOR

**E**l profesor de la IE University, Jorge Pena, expuso las principales conclusiones de este estudio durante su participación en el 22º Foro Nacional del Transporte de AECOC. Apuntó al crecimiento del transporte de larga distancia -menos atractivo para los chóferes-, al envejecimiento de la profesión, a la atomización del sector -el 80% de empresas tienen menos de 25 empleados- y a las condiciones de trabajo en el sector como las principales causas de esta problemática. Sobre este último punto, el informe indica que los conductores soportan más horas efectivas de trabajo, más jornadas en fin de semana y más nocturnidades que otros profesionales de sectores con remuneraciones similares, como la construcción o el comercio. El transporte tan solo presenta ventajas competitivas en la estabilidad de los puestos de trabajo. “Con las condiciones actuales, la demanda de conductores podría aumentar un 20% en los próximos años, mientras que la oferta se reduciría en un 12%”, advirtió Pena.

### VALORIZACIÓN DE LA PROFESIÓN

En este evento también expusieron sus puntos de vista dos grandes empresas de transporte de nuestro país. El consejero delegado de Molinero Logística, Javier Jiménez, reclamó “mejorar la conciliación en la profesión, poner en valor a los conductores y apostar por la formación”. En este sentido, lamentó que los intentos por crear módulos de FP dual con la administración hayan fracasado hasta el momento. Por su parte,

el presidente de Noriega Grupo Logístico, José Noriega, reconoció que “cada vez hay menos incentivos para que una persona acceda a la profesión” y pidió a las empresas de la cadena del transporte “acercarse a los conductores como personas, no como números y costes” y la mejora de cuestiones como el tiempo de espera en almacenes para hacer más atractiva la profesión.

Por parte de las empresas usuarias del transporte, el director de operaciones logísticas de Mahou-San Miguel, Julio de Pazo, señaló que la falta de conductores puede tensionar la cadena de suministro. Y apuntó que se pueden subir los salarios de los conductores sin repercutir en aumentos de precios a partir de modelos logísticos más eficientes y colaborativos. “Tenemos retos en, por ejemplo, reducir los tiempos de espera en almacén o mejorar las infraestructuras para el desarrollo del transporte por ferrocarril, que nos permitiría ser más eficientes”.



José Noriega (Noriega Grupo Logístico) y Javier Jiménez (Molinero Logística)

“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  
17 de Mayo - Lisboa  
18 de Mayo - Leiria





# WoMAN: MUJERES AL VOLANTE DEL CAMIÓN

MAN HA PRESENTADO LA 3ª EDICIÓN DEL PROGRAMA QUE APUESTA POR LA DIVERSIDAD EN EL SECTOR

**EN 2021, MAN TRUCK AND BUS IBERIA PRESENTÓ LA PRIMERA EDICIÓN DE WoMAN, UN PROGRAMA DE BECAS QUE TIENE COMO OBJETIVO IMPULSAR LA PRESENCIA FEMENINA EN EL COLECTIVO DE CONDUCTORES PROFESIONALES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

**D**espués de dos años de éxito, la firma alemana ha convocado la tercera edición. Diez mujeres recibirán un importante apoyo para convertirse en conductoras profesionales: el 70% de los costes de la obtención del permiso de conducción de camiones, ya sea el C para rígidos o el E para articulados, además del Certificado de Aptitud Profesional para el transporte. Además, MAN también les ofrecerá una formación específica MAN ProfiDrive que les permitirá, una vez obtenido el CAP, desarrollar las habilidades necesarias para sacar el mayor rendimiento de un MAN TGX de última generación en operativa real. Las interesadas pueden optar a conseguir una beca hasta el 28 mayo.

Durante el acto de presentación, Miryam Torrecilla, Communications Manager de MAN Truck & Bus Iberia y madre del programa WoMAN, reafirmó el compromiso de la compañía para que las mujeres sigan ganando protagonismo en el sector. “Queríamos dar visibilidad a la mujer en el transporte y lo estamos consiguiendo”, ha asegurado. Torrecilla recordó que en España faltan más de 18.000 conductores y confía en que el porcentaje de mujeres al volante de un camión se eleve por encima del 2% actual. “Hemos conseguido avivar el dialogo social, cada vez se habla más de este tema”, concluyó.

## CON EL APOYO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Una de las novedades de esta edición es que las futuras conductoras podrán acceder a los proce-

**LAS INTERESADAS PUEDEN OPTAR A CONSEGUIR UNA BECA HASTA EL 28 MAYO**



## “QUERÍAMOS DAR VISIBILIDAD A LA MUJER EN EL TRANSPORTE Y LO ESTAMOS CONSIGUIENDO”

Los de selección de tres destacadas empresas de transportes: Disfrimur, Grupo Mazo y Grupo Perea. “Han mostrado una preocupación marcada hacia el papel de las mujeres en el transporte de mercancías por carretera, sensibilidad que comparten con MAN y que ha supuesto una fluida colaboración para sumar en este proyecto”, destacan desde la marca.

Juan Jesús Sánchez, director general de Disfrimur, explica que se unen a este proyecto porque comparten el objetivo de “dar visibilidad a las mujeres en la profesión de conductoras de camión en el transporte de mercancías por carretera, y facilitar su incorporación a un sector que tradicionalmente ha sido masculino”.

En la misma línea, José Ramón Mazo, director general del Grupo Mazo, que ya cuenta con más de 60 mujeres al volante sus camiones, ha mostrado su apoyo al programa WoMAN: “nos parece una oportunidad extraordinaria para que las mujeres que estén interesadas, puedan dedicarse profesionalmente al mundo del transporte. Todo lo que sean facilidades para que más mujeres formen parte del sector tendrá nuestra colaboración”.

También Grupo Perea respalda la iniciativa de MAN. “No dudamos ni un instante en unirnos y participar. “Queremos aportar todo lo que esté en nuestras manos para sumarnos al proyecto”, apunta Daniel Aliaga, director de Personas del Grupo Perea.

En palabras del CEO de MAN Truck & Bus Iberia, Stéphane de Creisquer, “el acuerdo alcanzado con estas tres compañías líderes nos permite consolidar el proyecto WoMAN y lograr un doble efecto positivo: incorporar más conductores al sector y aumentar la diversidad. Son empresas de confianza, donde sabemos que estas mujeres pueden tener una fructífera trayectoria profesional”.



Miryam Torrecilla (MAN Truck & Bus Iberia) junto a tres participantes de las dos primeras ediciones de WoMAN, que explicaron cómo está siendo su desembarco en el mundo del transporte.

## MAN REAFIRMA SU COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

Después un ejercicio condicionado por la guerra en Ucrania, el fabricante alemán ya ha retomado su hoja de ruta y sitúa a la sostenibilidad como uno de los ejes centrales de la misma. “Para que una compañía tenga presente y futuro debe tomarse en serio el tema de la sostenibilidad”, destacó Stéphane De Creisquer, Director General de MAN Truck & Bus Iberia, durante el acto de presentación de la tercera edición del programa WoMAN. El máximo responsable de la firma alemán en España recordó que las emisiones de los camiones se han reducido un 90% durante los últimos 20 años y que MAN trabaja intensamente para que vehículos industriales realicen un transporte de mercancías cero emisiones, pero también explicó los ambiciosos objetivos medioambientales que se han fijado en sus factorías. Todas estas acciones están encaminadas a “ser neutros en emisiones de carbono en 2050”.

El MAN eTruck liderará su oferta 100% eléctrica. “Es un modelo espectacular que va a permitir a los transportistas recorrer 800 kilómetros diarios parando una vez a recargar las baterías”, apuntó De Creisquer. Además, anunció que llegará al mercado español a finales de 2024 o principios de 2025. “Vamos a disponer de la mejor oferta que puede encontrar el transportista”, sentenció.

### ESPAÑA NECESITA UN PLAN

Por último, Stéphane De Creisquer ha mostrado su preocupación por el estado de la electromovilidad en España. “Estamos a la cola de Europa y eso se puede considerar un drama si tenemos en cuenta que somos el noveno país que más vehículos produce en el mundo. Si no nos ponemos las pilas, vamos a perder el sitio porque los países asiáticos y otros vecinos europeos no se quedan quietos”, expuso. Además, reclamó la puesta en marcha de un plan estatal que incentive la compra de camiones eléctricos y la creación de una infraestructura de recarga que tenga en cuenta las necesidades de los camiones.



## MAN TRUCK AND BUS IBERIA HA ANUNCIADO QUE PONDRÁ EN MARCHA LA PRIMERA EDICIÓN DE WoMAN EN PORTUGAL





# ONTIME LOGÍSTICA INTEGRAL INCORPORA CAMIONES VOLVO 100% ELÉCTRICOS

DIEZ VEHÍCULOS RÍGIDOS MODELO FL ELECTRIC Y OTROS DIEZ TRACTORAS FH ELECTRIC

**EL OPERADOR LOGÍSTICO APUESTA POR VOLVO TRUCKS PARA OFRECER SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE Y LIBRES DE EMISIONES DE CO2 CON LA INCORPORACIÓN DE 20 CAMIONES 100% ELÉCTRICOS A SU FLOTA**

**E**l pedido incluye diez camiones rígidos modelo FL Electric que comenzarán a rodar en pocas semanas e irán destinados para operaciones de distribución urbana en la Comunidad de Madrid, y diez tractoras Volvo FH Electric que se incorporarán a la flota de Ontime en los próximos meses. Estos 20 camiones cuentan con una solución completa de Volvo, llevando asociado un contrato de mantenimiento y reparación, gestión de flota, a través de una solución completa de Volvo Financial Services especial para la transformación a electromovilidad.

**HASTA 300 KM DE AUTONOMÍA**

El modelo Volvo FL Electric, con una MMC de hasta 16,7 toneladas, y una enorme potencia de hasta 180

kW/243 CV, está equipado con cuatro módulos de baterías y tiene una autonomía de hasta 300 km. Mientras que las tractoras Volvo FH Electric, que alcanzan una autonomía de hasta 300 kilómetros, cuentan con 3 motores eléctricos que se combinan con la caja de cambios I-Shift de Volvo y un almacenamiento de energía total de 540kWh.

**“UN CLARO AVANCE PARA LA ELECTROMOVILIDAD”**

“La entrega de estas 20 unidades Volvo a Ontime Logística Integral supone un claro avance para la electromovilidad en España y pone de manifiesto, una vez más, que la industria del transporte está



Ángel González, Director General de Ontime, y Giovanni Bruno, Director General de Volvo Trucks.

cambiando gracias a actores estratégicos del sector como es Ontime, con los que aunamos fuerzas en nuestro firme compromiso por un transporte libre de emisiones contaminantes”, ha destacado el Director General de Volvo Trucks, Giovanni Bruno.

Por su parte, Ángel González, Director General de Ontime, ha resaltado que “la llegada de estas unidades confirma una vez más que en Ontime hemos sido siempre pioneros en integrar la sostenibilidad en nuestro modelo de negocio apoyándonos en criterios ESG”.

#### APUESTA POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La electromovilidad en la logística y el transporte de mercancías por carretera progresa a gran velocidad gracias a la incorporación de camiones 100% eléctricos como estos. Con esta nueva adquisición, Ontime reafirma su apuesta por la movilidad sostenible de la mano de una marca pionera en el mercado del transporte eléctrico como es Volvo Trucks, el fabricante a nivel mundial que cuenta actualmente con la mayor gama de camiones 100% eléctricos.

Ontime tiene en su flota numerosos camiones Volvo FH con I-Save, así como camiones rígidos Volvo en versión diésel. Para dar el salto a la electromovilidad en el transporte pesado de mercancías ha confiado nuevamente en Volvo Trucks, partner estratégico para juntos abordar los desafíos y exigencias medioambientales de la industria.

**“LA LLEGADA DE ESTAS UNIDADES CONFIRMA UNA VEZ MÁS QUE EN ONTIME HEMOS SIDO SIEMPRE PIONEROS EN INTEGRAR LA SOSTENIBILIDAD EN NUESTRO MODELO DE NEGOCIO”**



Ontime Logística Integral forma parte de los jurados que otorgan los premios ‘Camión del Año’, ‘Camión Ecológico del Año’, ‘VI Ligero del Año’ y ‘Quinta rueda: Semirremolque del Año’.



### Providing highest availability.

El Sistema de refrigeración de conexión rápida de CELSINEO: Tres módulos independientes dan como resultado facilidad en la operativa, un control completo de la temperatura y utilización óptima de la capacidad de los mismos. Tres elementos que ofrecen una fiabilidad sin precedentes en la planificación de la logística del frío Nacido para funcionar!

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

Designed for new impulses



A BRAND OF

LIEBHERR & KRONE



# LOS CAMIONES IVECO MOVERÁN EL MUNDIAL DE MOTOGP

SERÁ EL PROVEEDOR DE CAMIONES DURANTE LOS PRÓXIMOS CUATRO AÑOS

**HACE UNAS SEMANAS SE INICIÓ LA TEMPORADA 2023 QUE TENDRÁ UN CALENDARIO CON 21 GRANDES PREMIOS Y RECORRERÁ 18 PAÍSES**

**C**onfirmado una vez más su sólida vinculación con el mundo del motorsport, casi diez años después de su último patrocinio, IVECO volverá a tener el papel de proveedor oficial de camiones para MotoGP™, suministrando un total de 14 vehículos IVECO para garantizar el transporte del material de los hospitality de Dorna Sports a los eventos de MotoGP entre 2023 y 2026.

"Estamos orgullosos de apoyar una competición tan excepcional en la que la tecnología punta se combina con una valentía sin comparación y la capacidad de ir más allá de los límites. Este patrocinio comparte la misma energía que da forma al compromiso de IVECO de crear las mejores soluciones para las necesidades de nuestros clientes y a la pasión que nos impulsa a esforzarnos por alcanzar la excelencia cada día", ha asegurado Luca Sra, Director de la Unidad de Negocio de Camiones de Iveco Group.

## 14 VEHÍCULOS IVECO

IVECO proporcionará apoyo a lo largo de esta temporada de MotoGP con 13 camiones IVECO S-Way -el buque insignia de la gama de vehículos pesados de la marca- y 1 Daily. Los camiones, personalizados con los logotipos de MotoGP e IVECO, se encargarán del transporte de los materiales y equipamiento de carrera en las rutas que conectan los circuitos, contando con una labor fundamental en el proceso de montaje de las instalaciones que acogerán a invitados y aficionados.

IVECO también es Patrocinador Oficial del Repsol Honda Team en España y Proveedor Oficial del camión del Mooney VR46 Racing Team en Italia, apoyando la logística de ambos equipos para el transporte del equipamiento de los pilotos a las carreras de MotoGP celebradas en Europa con sus IVECO S-Way.

## DAWSONGROUP APUESTA FUERTE POR IVECO

La compañía británica especializada en renting y leasing de vehículos comerciales ha realizado un pedido de 270 IVECO Daily de 3,5 toneladas. La buena respuesta de las 350 unidades incorporadas el año pasado ha llevado a Dawsongroup a mantener su apuesta por IVECO. Ha adquirido variantes con chasis cabina equipados con cajas Luton, volquetes con cabina simple y doble, laterales abatibles y cajas de herramientas.



# EvoLUTion

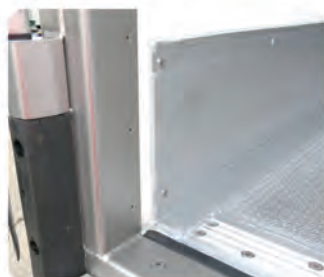
Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico



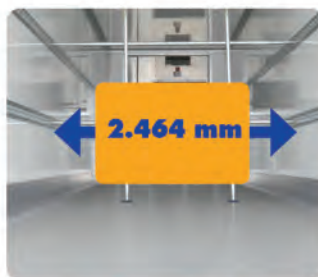
Escanea este código QR para ver el vídeo de Evolution



Marco inox y gálibo secuencial de 3 posiciones



Goma rotura puente térmico y perfil de aluminio transición a piso



Suelo de aluminio, zócalo de aluminio y guías de amarre de carga



Taco lateral vertical y tacos protegidos por chapa



Soporte de conexiones inox y tope delantero de protección XLarge reforzado



Refuerzo cantonera delantera



Opción frigo P400 Multi x3, equipado para transporte multimodal por carretera, tren y barco



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





# DAF COMPLETA SU GAMA DE CAMIONES

YA ESTÁN DISPONIBLES NUEVAS VERSIONES PARA EL ÁMBITO DE LA CONSTRUCCIÓN, ENTRE OTROS

**DESPUÉS DE PRESENTAR LOS NUEVOS XF, XG Y XG+, EL FABRICANTE HOLANDÉS LANZÓ LA GAMA XD DURANTE EL PASADO EJERCICIO. AHORA COMPLETA SU OFERTA CON VEHÍCULOS DESTINADOS A APLICACIONES MUY ESPECÍFICAS**

Los vehículos de construcción XDC y XFC de Nueva Generación se distinguen por el gran protagonismo de la parrilla negra, un parachoques de acero robusto, una placa de protección del radiador de acero y dos luces antiniebla LED totalmente integradas en el parachoques para lograr la máxima protección.

Estos modelos tienen una gran distancia al suelo, de hasta 40 centímetros, y un ángulo de aproximación de 25 grados, lo que los hace ideales para aplicaciones que requieren una conducción regular fuera de carretera. Los XDC y XFC están disponibles con configuraciones de ejes 8x4, 6x4 y, por primera vez, 4x2.

## AMPLIA GAMA DE TÁNDEM

Para una tracción excelente en condiciones difíciles, DAF ofrece sus camiones XDC y XFC con una selección de tándems de doble tracción y bajo mantenimiento: desde un tándem ligero de 19 toneladas con reducción sencilla (SR1132T), suspensión de ballesas y frenos de disco o tambor hasta variantes de 21 y 26 toneladas (SR1360T) con reducción sencilla, frenos de disco y suspensión neumática. Para aplicaciones pesadas y fuera de carretera, el tándem de 21 y 26 toneladas también está disponible con reducción de cubo (HR1670T). Los tándems están disponibles con una amplia gama de opciones de relación del eje trasero de 3,46:1 a 7,21:1 para poder adecuar las especificaciones a cada aplicación.

La gama completa de conjuntos tándem DAF también está disponible con las configuraciones de ejes 6x4 y 8x4 en los nuevos vehículos de Nueva Generación DAF para carretera, que necesitan una tracción excepcional y cargas útiles elevadas. Las unidades rígidas 6x4 y 8x4 están disponibles en los modelos XD y XF, y la unidad tractora 6x4 está disponible en los modelos XG y XG+, al igual que las rígidas 8x4 con un eje arrastrado dirigido. La unidad tractora pesada 8x4 con eje impulsor direccional para aplicaciones de transporte especiales está disponible en los modelos XF, XG y XG+.



# ¿Quieres controlar la cadena de frío durante el transporte?

¡Con Webfleet, lo consigues!

Tú sabes dónde quieres llevar tu negocio. Nosotros te damos el poder para llegar a la meta. Gasta menos combustible, aumenta la seguridad, impulsa la productividad. Según las necesidades de tu negocio, la solución de gestión de flotas de Bridgestone te proporciona el conocimiento y las herramientas para lograr tus objetivos.



Descubre más en:  
webfleet.com | 91 349 6528

Let's drive business. Further.

**BRIDGESTONE**  
Solutions for your journey

## DAF HA COMPLETADO SU GAMA DE XD, XF, XG Y XG+ DE NUEVA GENERACIÓN CON UN CONJUNTO COMPLETO DE UNIDADES TRACTORAS Y RÍGIDAS DE 2, 3 Y 4 EJES PARA APLICACIONES DE CONSTRUCCIÓN, MUNICIPALES Y OTRAS APLICACIONES PROFESIONALES

### TRACCIÓN DELANTERA PXP HIDRÁULICA COMO OPCIÓN

Para las aplicaciones que ocasionalmente requieren tracción adicional, DAF ofrece una opción de tracción delantera hidráulica para las versiones de unidad tractora con configuración 4x2 de los modelos XD, XDC, XF y XFC. El sistema PXP es robusto y de fácil mantenimiento, y se puede activar mediante un interruptor situado en el salpicadero.

### XD Y XF ULTRARRESISTENTES

El XD y el XF ultrarresistentes son completamente nuevos. La serie combina las cabinas robustas de los XDC y XFC con un chasis adecuado para la conducción en carretera. Se trata de la solución perfecta para los operadores de los segmentos municipales y de la construcción, que buscan la mayor resistencia, pero no necesitan todas las capacidades para la conducción fuera de carretera. El robusto diseño frontal, con el parachoques elevado y prominente, se combina en todos los casos con una barra de protección antiempotramiento perfectamente integrada en la parte delantera y está disponible en todas las configuraciones de unidades tractoras y rígidas XD y XF.

### NUEVOS VEHÍCULOS XD Y XF DE 4 EJES CON TRANSMISIÓN SENCILLA

El programa de camiones DAF de Nueva Generación se ha ampliado para incluir una serie completa de variantes de 4 ejes con transmisión sencilla para aplicaciones en carretera. Estas versiones de chasis, con eje impulsor direccional o ejes arrastrados (no) dirigidos, son ideales para aplicaciones como el transporte de contenedores pesados, la limpieza de alcantarillas y la recogida de residuos pesados.

### CADENAS CINEMÁTICAS DE ALTA EFICIENCIA

Estos vehículos se pueden equipar con cadenas cinemáticas PACCAR MX-11 y MX-13 con la caja de cambios TraXon. Esta transmisión automática incluye, previa solicitud, un software específico para la conducción fuera de carretera y las funciones "ASR-Off" y "Rock Free", que sirven para iniciar la marcha en terrenos resbaladizos y extremadamente difíciles.



Además, DAF ofrece una amplia gama de tomas de fuerza (TDF) para cumplir perfectamente la gran variedad de requisitos de los clientes en el segmento profesional y de la construcción.

### FÁCIL INSTALACIÓN DE LA CARROCERÍA DE SERIE

DAF colabora estrechamente con los principales carroceros europeos para conseguir así una facilidad de uso líder en el sector, incluidas las opciones predefinidas Plug & Play. Además, la integración de software simplifica el intercambio de datos y la comunicación entre el vehículo y la superestructura, y sincroniza a la perfección los controles, las señales y los avisos.

### EL NUEVO ESTÁNDAR EN SEGURIDAD Y COMODIDAD PARA EL CONDUCTOR

Todas las nuevas versiones para aplicaciones de construcción, municipales y profesionales se adecuan al nuevo estándar de seguridad y comodidad para el conductor introducido en los modelos XD, XF, XG y XG+ de Nueva Generación. Cuentan con un parabrisas de gran tamaño para ofrecer una visión directa e indirecta excepcional, respaldada por la ventanilla opcional de visión lateral y tecnologías de vanguardia como el sistema DAF Digital Vision System y el exclusivo sistema DAF Corner View. También disponen de un amplio conjunto de sistemas de asistencia al conductor.



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

Año 45. #481.  
Abril 2023

# TRANSPORTE3

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

## SCANIA SUPER



### CAMIÓN DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA



# SCANIA SUPER: UN FUTURO MÁS EFICIENTE

LA EVOLUCIÓN CONSTANTE ES UNA DE LAS SEÑAS DE IDENTIDAD DEL FABRICANTE SUECO Y ESTA NUEVA CADENA CINEMÁTICA ES UNA BUENA MUESTRA DE ELLO. SU EFICIENCIA ES EL RESULTADO DE LA SUMA DE DIFERENTES COMPONENTES: EL MOTOR SCANIA SUPER DE 13 LITROS, LA CAJA DE CAMBIOS SCANIA OPTICRUISE Y EL EJE TRASERO SCANIA R756 DE REDUCCIÓN SIMPLE.

## AHORRO DE COMBUSTIBLE: -8%

**8%**

Scania Super permite un ahorro adicional de combustible del 8% y establece un nuevo punto de referencia en el sector en cuanto a control de emisiones, convirtiéndose en un referente para las operaciones de transporte sostenible.

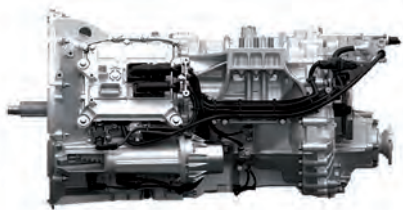
### MOTOR DE 13 LITROS



El diseño de este nuevo motor Scania Super se ha cuidado con esmero. Sus **nuevos árboles de levas en cabeza dobles (DOHC)** mejoran el intercambio de gases de escape en su interior, facilitan la aspiración y optimizan la combustión, contribuyendo a una mayor eficiencia del motor. Además, su **nuevo sistema Scania Twin-SCR** mejora significativamente el control de las emisiones, y está disponible un **nuevo freno de compresión (CRB)** que combinado con el ralentizador Scania R4700D crea un sistema de freno auxiliar con una gran capacidad.

Motor	DC13 176	DC13 175	DC13 174	DC13 173
Nivel de emisiones	Euro 6			
Nivel de potencia	420 CV	460 CV	500 CV	560 CV
Par	2300 Nm	2500 Nm	2650 Nm	2800 Nm
Combustible	Diesel / HVO	Diesel / HVO / FAME	Diesel / HVO / FAME	Diesel / HVO

### CAJA DE CAMBIOS OPTICRUISE G25 Y G33



Las cajas de cambios G25 (hasta 460 CV) y G33 (más de 460 CV) cuentan con una nueva carcasa de aluminio fundido, una mayor amplitud de las relaciones de transmisión y una mejor distribución del flujo de aceite. Ofrecen un **gran rendimiento del cambio de marchas**, de la marcha atrás y reducción del ruido.

### EJE TRASERO DE REDUCCIÓN SIMPLE R756



Ofreciendo una gama más amplia de relaciones de transmisión, desde 1,95 hasta 4,11, el eje trasero de reducción simple Scania R756 establece una nueva referencia en cuanto a las prestaciones. Se ha mejorado la duración de vida técnica, se ha reducido el peso de los componentes y los niveles de fricción interna, y se ha ampliado el intervalo de servicio.

### MAYOR MODULARIDAD



En este modelo, Scania ha incrementado la versatilidad del chasis, que ahora cuenta con una mejor distribución del peso y más espacio libre. De este modo se mejoran el **potencial de carga** y las **opciones de carrozado**.

### MÁS TIEMPO DE ACTIVIDAD

La nueva cadena cinemática y el chasis están diseñados para aumentar la rentabilidad de los profesionales del transporte. La robustez técnica del motor Scania Super de 13 litros ofrece **un servicio operativo un treinta por ciento mayor**. Junto con la mejora en el ahorro de combustible, esto garantiza que los transportistas puedan mantener sus camiones en la carretera durante más tiempo.



### INTERIOR MEJORADO



Scania ha incorporado varias mejoras y renovaciones en el interior de las cabinas. Se han añadido nuevos estilos, tapicerías y esquemas de color. También se han introducido nuevas opciones textiles para su gama de camas, y la mesa plegable del lado del pasajero también se ha renovado.

## “HA BAJADO SIGNIFICATIVAMENTE EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE”

Esta empresa de transporte nacional e internacional con sede en Peligros (Granada) ha tenido la oportunidad de trabajar en condiciones reales con el Scania Super y su valoración es muy positiva: “tiene un gran rendimiento y ha bajado significativamente el consumo de combustible, que es un 20% menor respecto a otros vehículos en las mismas rutas. Estamos logrando unos consumos de 25 litros a los 100 km”, destaca Rafael

Porcel, director de Operaciones de Lanjatrans. Su gerente, Antonio Mingorance, también señala que el Super 460 que tuvieron la oportunidad de probar les ofrece un valor añadido en cuanto a sostenibilidad. “Esta reducción de consumo que hemos conseguido conlleva una disminución en las toneladas de CO2 que emitimos al año. Nosotros estamos certificados en calidad, nos bonifica tener este tipo de vehículos”.



## “SCANIA CUMPLE SU PALABRA; ES UN EXCELENTE CAMIÓN”

En el país vecino, Broliveira, empresa familiar con sede en Ourém, también ha tenido la oportunidad de conocer la respuesta de este nuevo camión de Scania en sus operaciones de transporte. “Nos sorprendió que nos dijeran que podíamos ahorrar un 8% en consumo, pero hemos comprobado que Scania cumple su palabra. El Scania Super es un excelente camión”, afirma Boaventura Verdasca, socio director de Broliveira. Por su parte, Renato Pedro, conductor de la empresa

portuguesa desde hace 20 años, asegura que “conducir el nuevo Scania Super fue una excelente experiencia” y destaca, además de los buenos datos de consumo, la comodidad del vehículo. “Ha superado mis expectativas”, resume. Después de los buenos resultados obtenidos en las primeras pruebas, la relación entre Scania y Broliveira se ha reforzado con la adquisición de 100 camiones Scania Super, que se sumarán a una flota que roza el medio millar de tractoras.





# SCANIA SUPER ES EL MEJOR

**CAMIÓN DEL AÑO 2023**

Sebastián Figueroa, Director General de Scania Ibérica, recibió el trofeo de manos del Secretario General de la CETM, José María Quijano.

**LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE NUESTRO PAÍS HAN DESIGNADO COMO MEJOR CAMIÓN DE ESTE AÑO AL NUEVO SCANIA SUPER**

Un año más Madrid acogió el acto de entrega de los Premios Nacionales de Transporte. En un evento que reunió a más de 400 profesionales del transporte de mercancías y pasajeros por carretera, se hizo entrega los diez galardones que reconocen a otros tantos vehículos industriales.

Un jurado compuesto por más de 150 operadores de transporte de mercancías y expertos del ámbito de la automoción otorgó el premio 'Camión de Año 2023' al nuevo Scania Super. Una vez más, la transparencia en el proceso de elección ha estado plenamente garantizada. Los miembros del jurado emitieron su voto ante el notario doña Sandra María Medina Gonzalez que, después de realizar los pertinentes recuentos, levanta las actas notariales donde se anuncian los nombres de los ganadores.

**"ES UN RECONOCIMIENTO AL BUEN HACER"**

"Estamos felices porque detrás de cada uno de nuestros vehículos hay mucho trabajo: diseño, innovación, producción, investigación... y siempre bajo el paraguas de la sostenibilidad. Este premio es un reconocimiento al buen hacer de todas las personas que formamos parte de Scania", afirma Sebastián Figueroa, Director General de Scania Ibérica.

**"ESTAMOS FELICES PORQUE DETRÁS DE CADA UNO DE NUESTROS VEHÍCULOS HAY MUCHO TRABAJO: DISEÑO, INNOVACIÓN, PRODUCCIÓN, INVESTIGACIÓN..."**



## JURADO PREMIO CAMIÓN DEL AÑO 2023

AFERSA - Pedro Alfonso  
ALCOTRANS - Juan Luis Collado  
ALIMERKA - Pelayo Alonso  
AQUASERVICE - Rafael Vañó  
ARCELORMITTAL Dist Iberia - Juan Ramon Diaz  
ARMESA - José María Arnedo  
ASCAN Servicios Urbanos - Fernando Velasco  
ASCATRAVI - Ramón Lozano  
ATIENZATRANS - Roberto Atienza  
AUTRANSA - Manuel Ortiz  
BALTRANSA - José Luis Ruiz Heras  
BIATRANS - Albert Sánchez  
CAMPILLO PALMERA LOG - Joaquín Campillo  
CARRERAS GRUPO LOGISTICO - Jesús Carreras  
CASTILLO TRANS - Gloria Romera  
CEFTRAL - Juan Antonio Figueroa  
CISTERNAS AMARILLO - Antonio Amarillo  
CIST FERNÁNDEZ Y AEDO - Julene Fernández  
CIST. GERMANS NAVARRO - Jordi Navarro  
CITESA - Enrique Ródenas  
CIA. LOGISTICA ACOTRAL - Borja de Torres  
DELGO OT - Félix González  
DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez  
ENCOSA - Manuel Cosmen  
ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo  
FCC - Antonio Bravo  
FELTRERO TRANSPORTE - Juan Luis Feltrero  
FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades  
FORTRANS - Juan Manuel Sierra  
FUTRANS - Jesús Sánchez-Moncayo  
GAMERTRANS NORTE - Jose Manuel Abad  
GARCIDEN - Antonio José García  
GECARSA - Jesús Esteban García  
GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana  
GLOBAL SPEDITION - Marcos Basante  
GRUPO ARNEDO - Javier Arnedo  
GRUPO ESK - Francisco J. Corell  
GRUPO FUENTES - Rafael Fuentes  
GRUPO MAT - Avelino Traba  
GRUPO MOLDTRANS - José Gimenez  
GRUPO NOGAR - Manuel Otero  
GRUPO NOGUERAS - Juan José Hernández  
GRUPO SERTRANIN - Javier Talavera  
GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz

GRUPO TAFATRANS - Miguel Suárez  
GRUPO TORRES - Carlos Prades  
GRUPO TRANS ONUBA - Esteban Sánchez  
GRUPO TRANSAHER - M<sup>a</sup> Luz Cobos  
GRUPO TRANSLEYCA - María Del Mar Casas  
GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque  
GUFERTRANS - Pablo Gutierrez  
HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco  
HIJOS DE LUIS RODRIGUEZ - Rubén Montes  
HIPER TRANS - Juan Gatnau  
IBERTINSA - Luis Álvarez  
IDIADA - Ignacio Lafuente  
ILS Servicios Logísticos - Josep M<sup>a</sup> Martínez  
INSIA - José María López  
INTA - José Luis Rivera  
ISABEL ALONSO ALONSO - José Valero  
JANOCARGO - Ramón Jano  
JOANCA LOGISTICA - Enrique Cámara  
JUAN FCO. ARANDA - Juan Francisco Aranda  
LA VASCONGADA - José Luis Albertos  
LOETRANS - Carlos Arias  
LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruíz Alonso  
LOGICA ARANDA - José Luis Olivella  
LOGISTICA CAROSAN - Benjamín Carrizo  
LOG. CHEMA BALLESTER - Lorena Ballester  
LOG. Y TTES. DE PEDRO - Patricio de Pedro  
MAÑERO TTES. E HIJOS - Javier Mañero  
MARCOTRAN - Jesús Marco  
MARTINEZ MARCOS - Miguel Ángel Martínez  
MERCAVIA RETAMAR - Javier Fernández  
MERLATRANS - Francisco López  
MESQUITRANS - Juan Vicente Ferriz  
METRATIR AUTOMOVILES - Carlos Mansilla  
MG TRANSPORT - Tomas Fernandez  
MIRATRANS - Mercedes Pérez  
MOLINERO LOGISTICA - Javier Jiménez  
NARVAL LOG. FRIGORIFICA - Marta Sánchez  
NEIRA BOTANA - José Manuel Neira  
NORIEGA GRUPO LOGISTICO - José Noriega  
NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve  
ONDARA LOGISTICA - Lluís Silvestre  
ONTIME Logistica Integral - Raquel Nieves  
ORVIPAL TRANS - Joaquín Vicente Fernández  
PANTANY LOGISTIC - Juan González

PREZERO - Manuel Rubio  
PRIMAFRIO - José Esteban Conesa  
PROCOEX MUDANZAS - Roberto Megia  
RAFA GRAU TRANSPORTS - Rafael Grau  
REDUR - Raúl Lozano  
REM TRANSPORTS - Epifanio Mejino  
REVISTA TRANSPORTE 3 - Manuel Rujas  
ROBLES TRANSPORT - Albert Esteve  
RODRIGO LOGISTICA - Jose Luis Rodrigo  
ROR Operador Logístico - Ricard del Alcázar  
SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda  
STO. DOMINGO LOG. - Antonio Santo Domingo  
SEALOG - Jorge Irisarri  
SETRAM - Daniel Tarragona  
SJL (San José López) - Juan Ignacio Olazabal  
SJM LOGITRANS - Mikel Fernández  
TRACTOLE - Angel Moreno  
TRAINSA - Ángel Talavera  
TRAMISA - Enrique Ortiz  
TRANS JAYLO - David García  
TRANSAMBIENTAL - Xavier Consuegra  
TRANSDONAT - Carlos Donat  
TRANSGESOL - Pedro Antonio Gerez  
TRANSINTERCANO - Juan Antonio Cano  
TRANSMEDITERRANEA LOG. - José Moreno  
TRANSNUGÓN - Pablo Bordils  
TRANSPAIS - Juan Carlos Pardo  
TTE. TIO Y SOBRINO GARCIA -  
Fernando García  
TTES. ABENGOZA - Federico Abengoza  
TTES. AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo  
TRANSPORTES ARNIELLA - Juan Fernández  
TTES. BELZUNCES - Antonio Belzunces  
TTES. CABRERA - José Antonio Cabrera  
TRANSPORTES CAUDETE - Ruben Pagan  
TTES. EUROCRUZ - Eleuterio Vázquez  
TTES. F. MENDEZ - Alejandro Méndez  
TTES. FRIG. SANDOVAL - Jorge Sandoval  
TRANSPORTES J CARRION - José Sánchez  
TRANSPORTES LARA - José Manuel Lara  
TTES MARTIN - Federico Martín Sancho  
TTES. MAZO HERMANOS -  
Jose Ramón Mazo  
TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort  
TRANSPORTES PAÑALON - Marcos Montero  
TRANSPORTES POCOVI - Diego Matarranz  
TTES. QUIMICOS RAMIREZ - Alberto Ramírez  
TRANSPORTES R. SOLERA - Rafa Solera  
TRANSPORTES RALLO - José Rallo  
TTES. ROBERTO HERNAN - Roberto Hernán  
TRANSPORTES SEDANO - Valentín Sedano  
TTES. SEGOVIA E HIJOS - Jorge Segovia  
TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias  
TRANSPORTES SOLAZO - Elena Soravilla  
TRANSPORTS BERNADET - Jordi Bernadet  
TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes  
TRANSVERICH - Mario Lamarca  
TRANSMIVON - Vicente Mompó  
URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado  
VILLART LOGISTIC - Pedro Vargas  
XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado -  
Luis Gómez-Llorente





# REPITE

UNA VEZ MÁS, RÉCORD EN BAJO CONSUMO

Repetir está en su naturaleza. Como Scania, que un año más (y van 6) ha ganado el premio Green Truck al camión más eficiente (esta vez con un **500S SUPER**), ha batido su propio récord en bajo consumo (un 8% menos) y ha vuelto a **impresionar a la prensa especializada** con un ahorro y unas prestaciones irrepetibles: **9 pruebas realizadas, 9 récords\*** que nos sitúan, de nuevo, en lo más alto.

\* 9 récords en consumo (gasóleo): En Camión: 23,8 l/100 km; En Ruta del Transporte (media velocidad/consumo): 24,7 l/100 km; Automotive: 26,12 l/100 km; Transporte Profesional: 27,22 l/100 km; Truck: 26,499 l/100 km; Transporte 3: 27,55 l/100 km; En la Carretera Fenadismar: 27,77 l/100 km; Solo Camión: 29,75 l/100 km; Todo Transporte: 30,46 l/100 km.



scania.es



# SCANIA



# RENAULT TRUCKS ACELERA LA TRANSICIÓN HACIA LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

COMERCIALIZA DESDE BICICLETAS DE CARGA HASTA TRACTORAS Y CAMIONES DE CONSTRUCCIÓN ELÉCTRICOS DE 44 T

**LA MARCA FRANCESA SE HA CONSOLIDADO COMO UN ACTOR FUNDAMENTAL DEL MERCADO EUROPEO CON UNA CUOTA DE MERCADO DEL 24,2% EN EL SEGMENTO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PESADOS Y DE GAMA MEDIA DURANTE 2022**

**E**n su mercado nacional, Francia, Renault Trucks ha reafirmado su posición dominante con una cuota del 29,4% en el segmento de vehículos de más de 16 toneladas y una cuota del 75% en el segmento de soluciones eléctricas de medio tonelaje. En España, la marca lideró el mercado de vehículos 100% eléctricos de más de 16 toneladas con una cuota de mercado del 56,4%.

#### BUENAS PERSPECTIVAS

En total, Renault Trucks registró más de 1.700 pedidos de vehículos eléctricos en 2022, y tiene previsto iniciar a finales de este año la producción de camiones eléctricos de gama pesada: el Renault Trucks E-Tech T para la distribución regional y el Renault Trucks E-Tech C para las operaciones de construcción urbanas.

#### MÁS DE 1.000 CAMIONES ELÉCTRICOS FABRICADOS

Con la apertura de una línea de montaje de bicicletas de carga Kleuster en sus instalaciones de Lyon y, en combinación con la producción en serie de una amplia gama camiones de distribución 100% eléctricos en la fábrica de Renault

Trucks en Blainville-sur-Orne y que ya ha superado la barrera de los 1.000 camiones, el fabricante se posiciona como un actor principal de la movilidad eléctrica.

#### LOS CLIENTES CONFÍAN EN RENAULT TRUCKS

En 2022, numerosas empresas y localidades confiaron en la oferta 360 grados de Renault Trucks para dar el paso a la movilidad eléctrica. Ejemplo de ello son XPO en Francia, que ha anunciado un pedido de 100 camiones 100% eléctricos Renault Trucks E-Tech; la ciudad de Barcelona (España), que ha adquirido 73 camiones eléctricos Renault Trucks para la recogida de los residuos y la limpieza de las calles de la ciudad; en Bélgica, la apuesta de Coca-Cola por la sostenibilidad, que tiene en funcionamiento 30 camiones eléctricos Renault Trucks para la distribución de última milla de sus clientes y Sepur, que acaba de poner en operativa 18 Renault Trucks E-Tech D Wide para la recogida de los residuos domésticos del distrito 13 de París.

#### COMPROMISO CON LA ECONOMÍA CIRCULAR

La adopción de un modelo económico circular es para Renault Trucks uno de los pilares de la descarbonización del sector del transporte. Al prolongar la vida de una pieza o de un camión de ocasión, Renault Trucks reduce hasta en un 80% el impacto en los recursos naturales. En 2022, la marca prolongó



**DURANTE 2022, LA FIRMA FRANCESA FACTURÓ 379 RENAULT TRUCKS E-TECH D Y D WIDE, Y 268 VEHÍCULOS INDUSTRIALES 100% ELÉCTRICOS RENAULT TRUCKS E-TECH MASTER**

la vida de 345 vehículos de flotas de sus clientes reacondicionándolos en el Used Trucks Centre de Saint-Priest, y también dio una segunda vida a 132 camiones de ocasión, transformados en la Used Trucks Factory de Bourg-en Bresse. El número de vehículos transformados, claramente inferior a la demanda, se explica por la falta de disponibilidad de vehículos, con un nivel de existencias históricamente bajo (1.001 unidades), y por el hecho de que los transportistas conservan sus camiones durante más tiempo como consecuencia directa del contexto actual en el que vivimos. Las entregas de vehículos de ocasión de Renault Trucks en 2022 se han reducido en un 25% en relación con el año anterior.

## LAS VENTAS DE CAMIONES RENAULT TRUCKS CRECIERON EN 2022



En un mercado europeo inestable, marcado por las fuertes perturbaciones de la cadena de suministro, Renault Trucks incrementó sus matriculaciones un 15% (58.967 vehículos industriales). Del total de matriculaciones, 52.160 unidades se comercializaron en Europa (+13%) y 6.807 en resto del mundo (+24%). La gama Media y Pesada representaron el 66,7% de las ventas (39.318 unidades / +17%) y los Vehículos Industriales Ligeros un 33,3% (19.649 unidades / +10%). En Europa (EU28), en el segmento de los vehículos de más de 16 toneladas, Renault Trucks ha logrado aumentar sus matriculaciones en 19 países, con una cuota de mercado total del 9,4%, lo que supone una subida de 0,6 puntos. En el segmento de los vehículos de 6 a 16 toneladas, el fabricante cede 0,3 puntos de cuota de mercado, terminando con un 7%.



onturtle.eu

# Una DieselCard para todo tipo de carburante

¡La 1ª también para GNL y GNC!



¡Solicita ya tu DieselCard!





## “EL ID. BUZZ CARGO VA A SER UN REFERENTE EN EL SEGMENTO DE COMERCIALES”

ALBERTO TEICHMAN, DIRECTOR GENERAL DE VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES EN ESPAÑA

**EL MÁXIMO RESPONSABLE DE LAS FURGONETAS DE LA FIRMA ALEMANA ANALIZA LA EVOLUCIÓN DEL MERCADO Y ANTICIPA LAS NOVEDADES QUE PRESENTARÁN EN LOS PRÓXIMOS MESES**

**Q** ¿qué análisis hace del comportamiento del mercado de los vehículos comerciales en este primer trimestre?

El mercado ha cerrado el primer trimestre con un incremento superior al 30% y más de 34.160 vehículos matriculados. Sólo en marzo, las ventas han subido más de un 39%, debido en gran parte a la mejoría en la cadena de producción y suministros. Sin embargo, debemos tener en cuenta que a finales de 2022 se produjeron problemas en el transporte y que parte del crecimiento que hemos visto en estos primeros meses corresponde a vehículos que no fueron entregados a final de año y se han matriculado en este primer trimestre.

En cuanto a Volkswagen Vehículos Comerciales, ¿qué nos puede contar sobre el arranque del ejercicio? ¿Cómo están evolucionando las ventas/pedidos?

El arranque ha sido muy bueno, con más de 3.150 vehículos matriculados y un crecimiento del 75%, muy superior a la media del mercado. Afortunadamente, estamos

viendo como poco a poco las limitaciones de producción en algunos modelos se han ido solucionando.

¿Qué objetivos se han fijado para este año? ¿Cómo evolucionará el mercado?

Este año no vamos a recuperar las cifras previas a la pandemia. Creemos que habrá una mejoría de los factores externos al sector y volveremos también a una normalidad en las cadenas de producción y suministro en el segundo semestre. Pese a esto, el mercado se situará en torno a las 140.000 unidades, con un crecimiento del 25% respecto a 2022. Estamos todavía lejos de esa barrera de los 180.000/200.000 vehículos, que sería el volumen que correspondería a un mercado como el español. En lo que se refiere a Volkswagen Vehículos Comerciales, nuestro objetivo es consolidar los buenos resultados de negocio de nuestra red de concesionarios que, en 2022, cerró con una rentabilidad media del 2,5%, un porcentaje récord por encima de la media del sector. Y para ello seguiremos impulsando nuestro market share, continuaremos con nuestra estrategia commerce y consolidaremos los buenos resultados en posventa y VO, ya que creemos que todavía hay recorrido para seguir creciendo.

---

**“LLEGARÁN NUEVOS MODELOS COMO EL CADDY PHEV Y EL SUCESOR DEL T6 QUE, EN EL CASO DEL TRANSPORTER, SERÁ 100% ELÉCTRICO”**

---

ID. Buzz Cargo ya se está comercializando en España, ¿qué acogida le está brindando el ámbito del transporte? ¿Qué destacaría de este vehículo? Con el ID. Buzz entramos de lleno en la electrificación de la marca Volkswagen Vehículos Comerciales. El ID. Buzz es nuestro primer vehículo derivado de la nueva plataforma MEB, columna vertebral de nuestra estrategia de electrificación. Para nosotros supone entrar por la puerta grande en la electrificación de nuestra marca, con un vehículo con carácter, icónico y que refleja fielmente nuestras raíces. Del ID. Buzz Cargo, destacaría su autonomía, es el primer modelo del segmento de comerciales en superar la barrera de los 400 kilómetros, su capacidad de carga, de hasta 170 kW, y su carácter tecnológico: es un vehículo 100% eléctrico, conectado y digitalizado.

**¿Qué objetivos se han marcado para esta versión destinada a los profesionales?**

Nunca habíamos tenido en nuestra gama un vehículo de estas características, resulta difícil ponerse un techo. Creemos que el ID. Buzz Cargo va a ser un referente en el segmento de comerciales y no solo por su carácter y diseño únicos. Al igual que el resto de los modelos que componen nuestra gama, el ID. Buzz Cargo arranca con una ventaja muy importante frente a sus competidores gracias a unos excelentes valores residuales, que le sitúan como una opción muy atractiva para empresas y autónomos.

**¿Cómo continuará el proceso de electrificación de la familia de furgonetas Volkswagen?**

Tenemos un reto muy ambicioso. Uno de los objetivos prioritarios de nuestra estrategia corporativa GRIP 2030 es aumentar el porcentaje de ventas de vehículos BEV, que se situará en el 55% en el 2030. Hace algo más de un año, lanzamos el Multivan PHEV, ahora entramos de lleno en la electrificación con el lanzamiento del ID. Buzz, en su versión Cargo y de pasajeros, y más adelante llegará una versión de batalla larga y la GTX. También llegarán nuevos modelos como el Caddy PHEV y el sucesor del T6 que, en el caso del Transporter, será 100% eléctrico.

**¿Cuáles son los planes de Volkswagen para los motores de combustión? ¿Detendrán su evolución? ¿Cómo valora que Europa haya dejado abierta la puerta a usarlos con combustibles sintéticos a partir de 2035?**

La sostenibilidad es un pilar clave en nuestra estrategia. De hecho, fuimos el primer fabricante del sec-



tor del automóvil en suscribir los Acuerdos de París y nuestro objetivo es ser una compañía neutral en CO2 en el año 2050. Y creemos que la electrificación es la mejor palanca para lograr este objetivo. Ahora bien, en este periodo de transición, los nuevos motores de combustión son necesarios para reducir las emisiones de CO2. En España existe un problema con la antigüedad del parque de vehículos -14 años de media-, que incide de forma negativa en el medioambiente y la seguridad y sólo lograremos solucionarlo con una apuesta decidida por las nuevas tecnologías y por los vehículos de combustión Euro 6. Mientras, en el Grupo seguimos trabajando en otras alternativas, como los combustibles sintéticos que mencionabas.

**Hace poco más de un año presentaron el programa de vehículos carrozados 'llave en mano', ¿cómo está funcionando la apuesta por estandarizar la oferta de carrozados?**

El mercado nos ha demostrado cómo la apuesta que hicimos hace años por la especialización de nuestra gama de productos ha sido un acierto. Sólo en los últimos cuatro años, el segmento Commerce en España ha crecido 20 puntos, pasando de representar un 45% de las ventas totales a un 65% en 2022. En este sentido, nuestro programa de Soluciones Estandarizadas nos permite poner en el mercado la oferta más amplia del sector. A la gama de modelos ya conocida, este año incorporaremos el Crafter grúa que nos permitirá seguir creciendo e introduciéndonos en nuevos segmentos del mercado.

---

**“NUESTRO OBJETIVO ES SER UNA COMPAÑÍA NEUTRAL EN CO2 EN EL AÑO 2050 Y CREEMOS QUE LA ELECTRIFICACIÓN ES LA MEJOR PALANCA PARA LOGRAR ESTE OBJETIVO. AHORA BIEN, EN ESTE PERIODO DE TRANSICIÓN, LOS NUEVOS MOTORES DE COMBUSTIÓN SON NECESARIOS PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CO2”**

---



# TRANSPORTE FRIGORÍFICO: UN AÑO PARA OLVIDAR

LA DISMINUCIÓN DE LA DEMANDA JUNTO A OTRAS PROBLEMÁTICAS HA LASTRADO A ESTA ESPECIALIDAD

**LAS EMPRESAS DEDICADAS AL TRANSPORTE FRIGORÍFICO NO ESTÁN VIVIENDO UNA BUENA CAMPAÑA: SE HAN EXPORTADO MENOS TONELADAS DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS A EUROPA QUE EN 2021**

**E**ste año, la campaña de transporte frigorífico ha sido francamente mala. En general, ha habido poco trabajo porque las exportaciones de productos hortofrutícolas a Europa, en volumen de toneladas que no en su valor, se han reducido por debajo de los niveles de 2021 y ha habido una sobreoferta de camiones”, explica el secretario general de CETM Frigoríficos, Manuel Pérezcarro. Además, añade que la disminución de consumo ha lastrado las importaciones: “ha sido complicado encontrar viajes de retorno y los que hay tienen unos precios ridículos”.

En la misma línea se manifiesta Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC: “En la primera mitad de la campaña actual, ya desde finales de 2022, se ha constatado, respecto a la anterior, una cierta disminución de las toneladas transportadas. Incluso se han visto camiones frigoríficos parados en meses en los que tradicionalmente siempre faltaron camiones”. A la hora de señalar las circunstancias, coincide con Pérezcarro en que se ha producido una disminución de la demanda “porque los clientes de

países como Francia o Reino Unido han experimentado una caída del poder adquisitivo debido a la inflación”, pero también destaca que la meteorología ha lastrado la producción hortofrutícola en España y el impacto del enorme encarecimiento experimentado por los fertilizantes y plaguicidas, entre otros.

## NO RETOMARÁ EL VUELO

A la hora de anticipar qué puede suceder en la parte final de la campaña de transporte frigorífico, las previsiones no son optimistas. “No creemos que vaya a variar mucho el panorama respecto a lo apreciado hasta ahora”, apunta el secretario general de CETM Frigoríficos.

Por su parte Valdivia abre una rendija a la esperanza: “el buen momento de la industria turística tendrá su impacto en la demanda interna de transporte de alimentos y bebidas en general y, claro, también en el sector frigorífico”.

## MUCHOS RETOS EN EL HORIZONTE

A medio plazo, la preocupación de las empresas dedicadas al transporte frigorífico se centra en el incremento de los precios de los camiones y de su mantenimiento, de los peajes y también del gasóleo, “que sigue en unos niveles muy altos y la reducción de la producción de barriles de crudo acordada por la OPEP no nos va a beneficiar. Cuando desaparezcan las ayudas, el impacto en el sector será muy duro”, anticipa Pérezcarro.

La llegada de las 44 toneladas no parece una muy buena noticia para esta especialidad y la escasez de

conductores es otra de las problemáticas que les afecta con gran intensidad. “Tenemos que ser capaces de hacer atractiva esta profesión. Medidas como la prohibición de la carga y descarga, la limitación de las esperas, la demanda de unos requisitos mínimos que deben reunir los centros de carga para la atención de las tripulaciones o la construcción de áreas de descanso seguras, contribuirán a ello. Además, y no menos importante, las empresas tienen que alcanzar una mayor productividad y obtener mejores resultados para poder ofrecer mejoras salariales a los conductores”, analiza.

Manuel Pérezcarro también pone el foco en la escasa dimensión de las empresas de transporte frente a los grandes grupos logísticos, de distribución o exportación. “Las empresas de transporte tienen que alcanzar una mayor dimensión para ser más competitivas, poder ofrecer otros servicios demandados por los clientes y recuperar capacidad de negociación”, resume.

Por último, Valdivia considera que también serán cuestiones muy a tener en cuenta: la transición energética, el desarrollo real de la intermodalidad o la sos-

tenibilidad económico-financiera, “que no son específicas de esta especialidad, pero la afectan igual que al transporte por carretera en general”.

## MENOS FRIGORÍFICOS

Después de cerrar el ejercicio 2022 superando las 5.000 unidades matriculadas (5.059 / +17%), los semirremolques Frigorífico no han mantenido el buen ritmo durante el primer trimestre de este año: se han matriculado 1.184 unidades, un 13,7% menos que en el mismo periodo del año pasado.



**“SE HA CONSTATADO UNA CIERTA DISMINUCIÓN DE LAS TONELADAS TRANSPORTADAS. INCLUSO SE HAN VISTO CAMIONES FRIGORÍFICOS PARADOS EN MESES EN LOS QUE TRADICIONALMENTE SIEMPRE FALTARON CAMIONES”**



# Nos movemos contigo

El semirremolque frigorífico S.KO COOL ahora cuenta con el nuevo **equipo de frío S.CU d80**. ¡Shhh... es el más silencioso del mercado!

Estés donde estés, ahorra tiempo y esfuerzo al confiar en un proveedor que es capaz de integrar la últimas innovaciones en producto y servicio. **Descubre nuestra oferta especial por tiempo limitado.**

☎ 976 613 200 | ✉ comunicacion.spain@cargobull.com | 🌐 www.cargobull.es



**SCHMITZ CARGOBULL**  
The Trailer Company.



# “ASPIRAMOS A CONTINUAR CRECIENDO”

ANTONIO PÉREZ, RESPONSABLE DIVISIÓN DE FRÍO DE LECITRAILER

**LA FIRMA ARAGONESA HA MANTENIDO LA TENDENCIA DE LOS ÚLTIMOS AÑOS Y HA INCREMENTADO EL PROTAGONISMO DE SU FAMILIA DE FRIGORÍFICOS DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE: 380 UNIDADES MATRICULADAS, QUE LE PERMITEN LIDERAR EL SEGMENTO CON UNA CUOTA DEL 32,09%**

**D**espués de cerrar el año 2022 con un incremento de las matriculaciones (+16,81%) ¿cómo esperan que evolucione el mercado de los semirremolques frigoríficos durante los próximos meses?

Partimos de la base de que 2022 fue un año excepcional en el mercado de semirremolques frigoríficos, con cifras de récord por encima de las 5.000 unidades. No parece factible que estas cifras se repitan, parece más lógico pensar que el mercado volverá a situarse en niveles de años anteriores, alrededor de las 4.200 unidades

¿Qué objetivos se ha fijado Lecitrailer en este segmento para 2023?

Aspiramos a continuar creciendo. Así lo apuntan las cifras del primer trimestre, en el que hemos sido la única marca de las

7 primeras que hemos presentado crecimientos. Esto solo es posible gracias a tener un muy buen producto y a la confianza de nuestros clientes, que han vuelto a confiar en Lecitrailer y a la incorporación de otros nuevos.

En un segmento tan competido, ¿cuáles son esos elementos diferenciales que ofrecen a los transportistas?

Nuestro punto fuerte es la versatilidad de los productos, signo de identidad de Lecitrailer. Siempre lo hemos puesto en práctica en la fabricación de chasis y de carrocerías de mercancía seca, y también lo hemos trasladado a la producción de frigoríficos, desde que comenzamos a fabricarlos hace más de 10 años. Otro punto fuerte es la amplia gama de homologaciones que tenemos en los diferentes vehículos, y que somos capaces de desarrollarlos para las diferentes variedades de carrocerías y por supuesto para los frigoríficos.

Como consecuencia del estallido de la guerra en Ucrania, se produjeron problemas con el suministro de algunas materias primas y se ampliaron los plazos de entrega, ¿ya se han conseguido regular esos desajustes?

Si, parece que poco a poco estamos entrando en lo que se pueden considerar plazos más razonables. Hemos trabajado mano a mano con nuestros proveedores y hemos hecho un esfuerzo en el proceso de

fabricación para entregar todos los semirremolques en los plazos requeridos por nuestro cliente.

¿Qué novedades llegarán a esta familia de vehículos destinados al transporte refrigerado durante los próximos meses?

La innovación está en nuestro ADN y continuamente estamos lanzando novedades y evoluciones al mercado. En esta línea destacaría la gama de frigos Evolution P400 Multi x3 destinados al transporte multimodal, que como bien saben, acaba de ser galardonado como Semirremolque del año en España en los Premios Nacionales del Transporte.

En toda la gama de frigoríficos Evolution de Lecitrailer se ha trabajado minuciosamente en su estructura, integrando más refuerzos verticales de fibra de vidrio en los laterales e interiormente está dotado de poliéster de mayor resistencia. Se ha reforzado, testado y certificado el piso para la optimización de los esfuerzos más exigentes. Los paneles de una sola pieza en fibra y el puente térmico instalado en todos los frigoríficos Lecitrailer evitan las oscilaciones interiores de temperatura y reducen tanto el consumo de gasoil del equipo de frío como el posible deterioro del mismo y sus gastos de mantenimiento.

Para aumentar la capacidad de carga del frigorífico, se ha conseguido obtener mayor anchura interior entre zócalos y paneles sin reducir los 65 mm de los paneles laterales. El nuevo marco trasero es más ancho y refuerza la unión con los paneles laterales.

Gracias al trabajo conjunto e integración con los mejores proveedores europeos, para la fabricación del frigorífico Evolution se emplean los componentes y accesorios más innovadores del mercado.

A todo esto, hay que añadir que como en el resto de los vehículos Lecitrailer, su chasis cuenta con hasta 10 años de garantía antiperforación por corrosión ya que ha sido sometido al tratamiento de KTL de Lecitrailer, que dota a los vehículos de una capa uniforme en toda la superficie del chasis de imprimación de 50 micras.

Lecitrailer cuenta con una posición destacada en mercados internacionales como el portu-

**“NUESTRO PUNTO FUERTE ES LA VERSATILIDAD DE LOS PRODUCTOS, SIGNO DE IDENTIDAD DE LECITRAILER”**



**“PARA LA FABRICACIÓN DEL FRIGORÍFICO EVOLUTION SE EMPLEAN LOS COMPONENTES Y ACCESORIOS MÁS INNOVADORES DEL MERCADO”**

gués y el francés, ¿qué acogida está teniendo la gama de ‘frigos’ en estos países?

Al tratarse de un producto de calidad, la acogida está siendo igualmente positiva. Hay que tener en cuenta que cada mercado tiene sus peculiaridades, por ejemplo, para Francia hemos desarrollado el frigorífico Evolution Distribution. Se trata de una versión del frigorífico Evolution diseñada para este mercado, en el que no se realiza transporte internacional ni grandes distancias, sino que los semirremolques frigoríficos van varias veces al día a los muelles de carga de los almacenes y distribuidores, por lo que el marco y la trasera del frigo Evolution Distribution se ha reforzado todavía más, incrementando su resistencia a los impactos continuados.

**“ES UN RECONOCIMIENTO A NUESTRO COMPROMISO POR OFRECER PRODUCTOS DE ALTA CALIDAD”**

Un jurado compuesto por más de un centenar de profesionales del transporte ha otorgado el premio ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año 2023’ a Lecitrailer Frigo P400 Multi x3. “Nos sentimos muy honrados de que, en cuatro de las seis ediciones del premio, los profesionales del transporte hayan seleccionado uno de nuestros productos como el mejor semirremolque del año a través de sus votaciones. Reafirma que seguimos contando con la confianza de nuestros clientes, y es un reconocimiento a nuestro compromiso por ofrecer productos de alta calidad y satisfacer las necesidades del mercado de transporte”, señala Antonio Pérez.





## “CONTINUAMOS CON NUESTRA FUERTE APUESTA TANTO EN FRIGORÍFICOS COMO EN LONAS”

MIGUEL IGLESIAS, DIRECTOR COMERCIAL DE SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA

**EL FABRICANTE ALEMÁN HA PLANTADO CARA A LA TENDENCIA NEGATIVA REGISTRADA POR EL SEGMENTO DE LOS FRIGORÍFICOS EN EL ARRANQUE DEL AÑO EN ESPAÑA. “NOSOTROS HEMOS CONSEGUIDO MANTENERNOS EN POSITIVO, Y CON MUY BUENAS PERSPECTIVAS DE CARA A LA CAMPAÑA”, DESTACA IGLESIAS**

**D**espués de cerrar el año 2022 con un incremento de las matriculaciones (+16,81%) ¿cómo esperan que evolucione el mercado de los semirremolques frigoríficos durante los próximos meses?

Para Schmitz Cargobull, el año ha sido positivo a pesar de las incertidumbres que afectan a la economía en general y al transporte en particular. El grupo ha alcanzado unas cifras que están por encima del plan de negocio: unas ventas aprox. de 2.4 billones de € y 62.000 vehículos previstos de entrega.

En España, continuamos con nuestra fuerte apuesta tanto en el segmento frigorífico como en lonas. Recientemente hemos inaugurado un Taller de reparaciones de servicio integral a nuestra marca en Zaragoza con 12.000m<sup>2</sup>, lo que supone una ampliación de nuestra red de servicios postventa. Por supuesto, no me olvido de la nueva planta de fabricación de vehículos, con ella seremos capaces de producir 60 uds./día.

**¿Qué objetivos se ha fijado Schmitz Cargobull en este segmento para 2023?**

Nuestras perspectivas para 2023 son muy positivas. Poseemos una gama de vehículos a la última en innovación y desarrollo, así como en optimización y eficiencia, y estamos ampliando nuestra gama de servicios. Nuestro objetivo es seguir creciendo en este segmento. Actualmente estamos en tratos con varias empresas del sector que esperamos cerrar pronto.

Un año más, hemos lanzado al mercado el pack EXECUTIVE. El cliente adquiere un vehículo muy completo, ya que integra las últimas innovaciones de la marca,



---

## **“LA NUEVA FACTORÍA VA A MARCAR UN ANTES Y UN DESPUÉS EN EFICIENCIA, SEGURIDAD Y RENTABILIDAD”**

---

además de estar completamente sensorizado. Lleva el nuevo equipo de frío S.CU d80 (más silencioso y rentable), la telemática TrailerConnect® de serie asociada a los vehículos para una gestión de flota más eficiente y todos los servicios: financiación, mantenimiento, etc. Todo ello se puede adquirir en renting bajo el pago de una cuota mensual. Y, lo mejor de todo es que el ciclo continúa. Gracias al pack EXECUTIVE, recibimos el vehículo usado 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.

**Como consecuencia del estallido de la guerra en Ucrania, se produjeron problemas con el suministro de algunas materias primas y se ampliaron los plazos de entrega, ¿ya se han conseguido regular esos desajustes?**

Cuando creíamos que la crisis derivada de la pandemia había finalizado, estalló el conflicto bélico entre Ucrania y Rusia, y tras ello, el encarecimiento de la energía y la inflación. Nos hemos movido durante este tiempo por tierras movedizas y hemos salido a flote. A pesar de los problemas actuales con el suministro de gas y la falta de materiales, hay indicadores que señalan que habrá cierta mejora en las condiciones para la cadena de suministro. Aunque sabemos que puede haber ciertas turbulencias, nuestras previsiones son buenas.

En nuestro caso y gracias a la capacidad de fabricación que tenemos como Grupo, con una producción anual estimada de 60.000 semirremolques, estamos en plazos de entrega entre 12-14 semanas.

**Las nuevas instalaciones para la fabricación de semirremolques en Figueruelas prácticamente ya son una realidad. ¿Qué nos puede contar sobre ellas?**

La capacidad anual de la nueva planta supera las 13.000 unidades anuales, sin embargo, actualmente estamos fabricando algo más de 4.000 unidades. Con unos 20.000m2 construidos en las nuevas instalaciones, estamos produciendo vehículos de lonas laterales, frigoríficos, carga seca y en breve se iniciará la producción de basculantes.

Lo más novedoso de las nuevas instalaciones es la flexibilidad para fabricar cualquier tipo de vehículo

de nuestro portfolio, sin disminuir la capacidad diaria ni afectar a la composición de la plantilla. La polivalencia de nuestra planta de producción y de las personas que trabajan en ella, nos permite adaptarnos a las oscilaciones que tiene la demanda de nuestros vehículos durante el año.

Con estas instalaciones podremos adaptarnos mejor a las demandas del mercado, manteniendo unos mejores plazos de entrega y fabricando el tipo de vehículo que se demande en cada momento por nuestro cliente. Esta mejora de eficiencia se traduce en una menor emisión de CO2, tanto en el proceso productivo de la propia planta, como en la reducción de transportes de otras plantas del grupo para abastecer el mercado local. Nuestra posición en el mercado español está consolidada desde hace años, pero, sin duda, las nuevas instalaciones van a marcar un antes y un después en eficiencia, seguridad y rentabilidad que se trasladará a nuestros clientes.

**¿Qué novedades llegarán a esta familia de vehículos destinados al transporte refrigerado durante los próximos meses?**

La gama frigorífica presenta bastantes novedades. Por un lado, adentrándonos en temas de seguridad, todos los vehículos están avalados por TAPA TSR1. También incluyen un nuevo sistema de distribución de aire y en temas de telemetría, el cliente cuenta con el Data Management Center que le permite monitorizar de manera más efectiva la flota frigorífica.

Ahora, contamos con un nuevo equipo de frío S.CU d80 con un menor coste de mantenimiento y de consumo. Posee un kit silencioso y está conectado con nuestra unidad de telemetría. A nivel internacional, ya se han vendido 1000 uds.

En Schmitz Cargobull ponemos nuestro granito de arena en la refrigeración eléctrica para reducir las emisiones de CO2 con la máquina de frío eléctrica S.CUE y el semirremolque frigorífico S.K0e COOL SMART con eje eléctrico, ambos en fase de pruebas con clientes, ofreciendo un sistema más sostenible para un concepto ecológico y optimizado para el sector del transporte y la logística.

---

## **“NUESTRO OBJETIVO ES SEGUIR CRECIENDO EN ESTE SEGMENTO. ACTUALMENTE ESTAMOS EN TRATOS CON VARIAS EMPRESAS DEL SECTOR QUE ESPERAMOS CERRAR PRONTO”**

---





## “TENEMOS UN PRODUCTO MUY COMPETITIVO”

XIMO MOSCOSO, COORDINADOR GENERAL DE VENTAS DE SOR IBERICA

**LA COMPAÑÍA VALENCIANA CONFÍA EN QUE LOS ‘FRIGOS’ MANTENGAN LA TENDENCIA POSITIVA DURANTE ESTE AÑO, Y REAFIRMA SU COMPROMISO CON LOS TRANSPORTISTAS: “SEGUIREMOS TRABAJANDO CODO CON CODO PARA CUBRIR SUS NECESIDADES”**

**C**ómo ha sido este primer trimestre para SOR Ibérica?

Nosotros vamos en consonancia con el mercado. Normalmente los inicios se nutren de operaciones cerradas en el año anterior. 2022, como todos sabemos, fue un año bastante activo, sobre todo el segundo semestre, y eso se ha visto reflejado en el arranque de 2023.

Después de cerrar el año 2022 con un incremento de las matriculaciones (+16,81%) ¿cómo esperan que evolucione el mercado de los semirremolques frigoríficos durante los próximos meses?

Pues aparentemente 2023 va a ser un año activo en el que la “semi estabilidad” en las materias primas y la “casi” superada problemática de la falta de componentes permitirá ofertar con unas ciertas garantías. Además, las empresas de transporte están teniendo acceso a paquetes de financiación que les animan a tomar decisiones sobre la flota.

¿Qué objetivos se ha fijado SOR Ibérica en este segmento para 2023?

Nosotros trabajamos codo con codo con nuestros clientes. No en vano, “Juntos en movimiento” es nuestro lema de empresa. Eso quiere decir que ayudamos a nuestros clientes a encontrar o cubrir sus necesidades de transporte. Pero también, les ayudamos a encontrar, si es necesario, herramientas de financiación para esas necesidades.

En un segmento tan competitivo, ¿cuáles son esos elementos diferenciales que ofrecen a los transportistas?

Bueno, los clientes lo saben, trabajamos siempre con primeras marcas, tenemos una de las unidades más ligeras del mercado (mayor carga útil), un coeficiente de aislamiento envidiable (menos consumo de combustible) y diseñamos cada vehículo de acuerdo al tipo de transporte que se va a realizar con ellas (eficiencia). En conjunto, tenemos un producto muy competitivo

¿Qué novedades llegarán a esta familia de vehículos destinados al transporte refrigerado durante los próximos meses?

Cubrimos toda la gama de vehículos frigoríficos, pero es verdad que las necesidades del consumidor final están cambiando y con ellas el tipo de transporte. Por eso, además de semirremolques remolcadores, city-trailers, trenes de carretera, 25+25, Huckpacks y, en general, este tipo de unidades más versátiles, nosotros estamos inversos en diferentes proyectos que contribuirán a disminuir la huella de carbono y, en ese sentido, estamos orgullosos de las propuestas en las que estamos trabajando en España, pero también en otros países, pero sobre todo, de sus resultados.



# KRONE, UN REFERENTE EN EL FRÍO

EL FABRICANTE ALEMÁN PREPARA NOVEDADES: CELSINEO

**DURANTE EL EJERCICIO 2022, KRONE REGISTRÓ EL MAYOR CRECIMIENTO PORCENTUAL EN LAS MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES FRIGORÍFICO EN ESPAÑA (+433,%)**

Desde que desembarcó en el mercado español, Krone Cool Liner ha sido un vehículo de referencia para muchos de los profesionales dedicados al transporte de mercancía refrigerada. El año pasado volvió a colocarse en el top cinco de los más vendidos con 629 unidades y una cuota de mercado del 12,43%.

Al igual que les sucedió a otros muchos fabricantes, los problemas de suministro de algunas materias primas condicionaron el ritmo de producción en 2022.



“Aunque hemos fabricado más de 10.000 unidades, no ha sido suficiente para cubrir la demanda de frigoríficos en el mercado europeo, que no deja de aumentar”, señala **François Riveiro, director gerente de Krone en España**. Para responder a esta circunstancia,

Krone ya ha puesto en marcha diversos mecanismos con el objetivo de incrementar la capacidad de producción en su planta de Lübtheen (Alemania), donde se fabrican todos los ‘frigos’ que comercializa en Europa.

## NOVEDADES

Próximamente Krone ofrecerá a los transportistas la posibilidad de equipar su semirremolque frigorífico con un nuevo equipo de frío: Celsineo, que ha sido desarrollado junto con Liebherr. “Es un mercado con competidores muy duros y hemos entrado a competir con una concepción revolucionaria: hemos optado por la modularidad, por repartir los ciclos de frío. Ya no hay solo un módulo, habrá tres”, explican sus responsables. La gran ventaja es la preservación de la cadena de frío. “Si tengo un fallo, cuento con otros dos módulos con capacidad de mantener incluso congelado”. En caso de avería, el transportista puede seguir prestando servicio con normalidad y, cuando tenga disponibilidad, acudir a un punto oficial donde le sustituirán el módulo en menos de dos horas”, añaden.

Este equipo ya está funcionando en el norte de Europa, donde se han puesto en marcha casi dos centenares de máquinas. “Somos conscientes del nivel de exigencia del cliente español y del clima y, antes de comenzar a comercializarlo, queremos asegurarnos de que funciona correctamente en España. Desde mayo y hasta finales de septiembre, vamos a tener dos semirremolques frigoríficos con equipo Celsineo trabajando en condiciones reales aquí”, explica François Riveiro. “Queremos tener la certeza de que es fiable en España”, concluye.

# LAS MERCANCÍAS, EN LA FUTURA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

## COMPLEMENTA LA LOTT, EN PRINCIPIOS RECTORES

*Mucho se está hablando de lo que puede ser la tercera gran disposición - con este rango formal de "ley"- reguladora del transporte, junto a la LOTT y a la ley 15/2009 del contrato de transporte. Su texto, ya aprobado como Proyecto por el Gobierno, se encuentra en tramitación -por el procedimiento de urgencia- en el Congreso de los Diputados, y, concretamente, terminada su fase de enmiendas, de manera que, tras su paso por el Senado, con los cambios a que haya lugar, se publicaría ya como ley en el BOE. Bien enfocada, puede ser útil y modernizadora, pero innecesaria y perturbadora en caso contrario. En esta página y las siguientes, y dentro de la obvia limitación de espacio disponible, nuestro colaborador jurídico habitual Francisco Sánchez-Gamborino analiza el Proyecto de esta ley, en cuanto se refiere a la movilidad de las mercancías, desde su conocimiento del mismo al haber formado parte del Grupo de Trabajo ad hoc de la Fundación Francisco Corell que formuló una propuesta para mejora de su texto.*

### 1. ¿QUÉ ES LA "MOVILIDAD"?

Parece que nadie lo sabe muy bien. La ley no la define, como debería haber hecho con un concepto tan esencial que aparece en su propio título, y además habiendo creado en su art. 4 el propio derecho a la misma (para las personas y para las mercancías<sup>1</sup>).

En efecto en su art. 2, de definiciones, el Proyecto habla de "movilidad activa" (letra k), y de "movilidad inclusiva" (letra l), pero no de "movilidad" a secas: Y cuando define en su letra m) "movilidad sostenible", da por sabido su concepto (como hace el resto de esta Ley) y simplemente concreta qué movilidad considera sostenible: "aquella que se satisface...".

"Movilidad" debe ser algo distinto a "transporte" cuando el Ministerio en su propia denominación menciona los dos conceptos, sin asimilarlos (no habría incluido

ambos, si los considerase sinónimos), junto al de Agenda Urbana, y también cuando esta Ley en su Exposición de Motivos, apdo. I, considera necesario "evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías", como dos situaciones distintas.

En fin, el Diccionario RAE poco ilustra, al considerar movilidad sólo como "Cualidad de movable".

Entiendo que es simplemente la posibilidad de desplazarse, pues ese cambio de lugar, como con perspicacia recuerda esta Ley, también puede ser hecho a pie<sup>2</sup>. Pero lo digo sin la menor seguridad, no ya jurídica, sino ni siquiera semántica.

### 2. UNA LEY PROGRAMÁTICA, EXTENSA Y HETEROGÉNEA

Como ya anticipa la gigantesca<sup>3</sup> Exposición de Motivos, se trata de una ley muy amplia, de carácter jurídico administrativo, de alguna manera gran enunciado de los principios rectores y líneas maestras de la futura política de transportes, como lo fueron los arts. 3 a 16 de la Ley 16/1987, de 30 Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) - a la cual hace bastantes remisiones expresas<sup>4</sup> y varios de cuyos preceptos modifica<sup>5</sup>-, pero en forma mucho más desarrollada, creando numerosos nuevos organismos, instrumentos y documentos destinados a servirla, en varios de ellos previendo sus siglas (DOMOS<sup>6</sup>, EDIM<sup>7</sup>, IPEEM<sup>8</sup>, FECMO-FCP<sup>9</sup>) y otras, ahora como de otro planeta, pero a las que, si la Ley queda aprobada, tendremos que acostumbrarnos. En

nuestra opinión bastaba con lo previsto en la LOTT (Comité Nac., etc.).

Incluye muchas y variadas materias, no tenidas en cuenta (o no suficientemente) cuando se promulgó la LOTT o cualquiera de sus modificaciones: desde luego, la defensa del medio ambiente, la digitalización, la logística y la intermodalidad. Pero también la financiación, el ámbito urbano (que motivó anulación por el Tribunal Constitucional de varios artículos de la LOTT), la circulación, la formación -profesional y de la ciudadanía-, la atención a personas con discapacidad, la transparencia en la gestión -información a la Administración y al público<sup>10</sup>- y hasta incidentalmente los puertos y los aeropuertos.

### 3. APUESTA POR EL MEDIO AMBIENTE

La protección de la atmósfera es uno de los pilares o leitmotiv de esta Ley, que por tanto alude a ello numerosas veces<sup>11</sup>, bajo diversas expresiones: descarbonización, huella de carbono, dióxido de carbono, gases contaminantes, gases de efecto invernadero, etc. Además, su propio título incorpora el adjetivo “sostenible”, que parece hacer alusión a ello.

El art. 95, tras reconocer el carácter estratégico (“indispensable”) del transporte de mercancías por carretera, atribuye a las Administraciones públicas la obligación de “garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.” El problema es que eso -comprar vehículos no contaminantes o adaptar los actuales- cuesta mucho dinero, que el transportista no tiene.

Además, la carretera no es lo que más contamina, sino el avión. No tan demonizado y mucho más necesario para la economía. Realmente, los actuales motores Euro-6 son muy limpios. Será descomunal el esfuerzo de llenar la carretera de puntos de recarga eléctrico y retrasará mucho los viajes, pues el camión eléctrico tiene que parar a tomar energía 5 veces más que el diésel.

En fin, según el art. 37.2 “Las entidades [...] privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de [...] mercancías con origen o destino en el territorio español deberá[n] realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte.”. Ello aún aumentará la carga burocrática para las empresas, ya enorme. Y obviamente, mayores costes.

---

**A ALGUNOS AÚN NO NOS QUEDA CLARO CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE MOVILIDAD Y TRANSPORTE**

---

---

## ES UNA LEY PROGRAMÁTICA, EXTENSA Y HETEROGÉNEA EN MATERIAS, DE ALGUNA MANERA COMPLEMENTARIA DE LA LOTT, QUE PRETENDE MODERNIZAR EL SECTOR

---

De todas formas, esta pretensión de protección ambiental subyace en muchas previsiones de esta ley: protección al ferrocarril (supuestamente las locomotoras diésel no contaminan), fomento del uso de la bicicleta (aprovechamiento de nuestra energía muscular), etc.

### 4. APUESTA POR LA INTERMODALIDAD

Otro de los conceptos en que el Proyecto de ley pone énfasis como fórmula a seguir es el de la utilización conjunta de modos de transporte diferentes. Así, habla de intermodalidad -nodos logísticos intermodales, terminales ídem<sup>12</sup>- y de multimodalidad -transporte, perspectiva, desplazamiento, punto de acceso<sup>13</sup>-. Usa estos vocablos de manera indistinta, como sinónimos, y **no hubiera estado mal definirlos**, por ejemplo, incluyéndolos, o alguno de ellos, en el larguísimo art. 2. ¿Son sinónimos? ¿Exigen, para tal consideración, ser efectuados bajo un único contrato de transporte? ¿Significa lo mismo transporte “combinado”? ¿Y “por superposición”?

“Mejora de la competitividad” como dice la Exposición de Motivos en su apartado XVI, segundo párrafo, parece un eufemismo para hablar de apoyo al ferrocarril (Disp. adic. undécima) por infrautilizado -en la Exposición de Motivos II, párrafo final será más explícito (“cambio modal”) igual que en el art. 59.5.c (“trasvase modal”). Es verdad: como constata el propio preámbulo en su apartado XII, la cuota del ferrocarril en transporte nacional de mercancías es bajísima: de solo el 4 %. Ahora bien, en un marco de libre elección de medios el cargador prefiere el camión (85 % del transporte nacional) por sus ventajas inherentes sobre otros modos (único “puerta a puerta”, flexibilidad en los horarios, en el uso de infraestructuras, etc.). Para esta futura Ley, iniciar el camino hacia un equilibrio entre ambos, más que hacerlo imponiendo que determinadas mercancías viajen por ferrocarril parece pasar más por fomentar la colaboración modal, aprovechando las ventajas respectivas de cada modo. Enseguida nos referiremos a los nodos logísticos “intermodales”. En mi opinión, para el usuario cambiarse al ferrocarril tendría éste que mejorar mucho su calidad, desburocratizándose y siendo más ágil en todos los sentidos. En todo caso, al inicio y al final de cada viaje por tren siempre habrá un vehículo de carretera.

En fin, ¿cómo se coordinan estas previsiones con la regulación para los contratos de transporte multimodal y por superposición contenida en la Ley 15/2009 de 11 Noviembre (arts. 67-70).



## 5. APUESTA POR LA LOGÍSTICA

La Exposición de Motivos en su apartado XII recuerda que gran parte de la actividad logística se produce en los denominados «nodos logísticos» que, según los define en el artículo art.2.1,n), son lugares o «áreas geográficas de intercambio modal de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba las terminales de transportes de mercancías, los centros de transporte por carretera, las instalaciones ferroviarias de intercambio modal, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferroportuarias<sup>14</sup>, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y [aquellos otros] que cumplan los criterios anteriores».

Los nodos llamados “de importancia estratégica” -art. 96-, deben cumplir determinadas condiciones y serán considerados prioritarios a efectos de las inversiones que se requieran. De manera complementaria, las CC.AA. pueden designar nodos logísticos “de interés autonómico” -art. 97- y se establece la necesidad de un catálogo de nodos intermodales -art. 98-.

En mi opinión sería necesario y urgente aprobar una ley o al menos por el Ministerio de Transportes unas condiciones generales sobre el contrato de logística, de tanta importancia económica desde hace décadas, siendo muy insuficiente tanto lo que establece esta proyectada Ley de Movilidad, como lo previsto -prácticamente, nada- en la Ley 15/2009 sobre el contrato de transporte (art. 5.2 y art. 9). Y ello, siquiera a manera de marco, para dar un mínimo de seguridad jurídica a su actividad. Por ejemplo: en un contrato de logística, ¿se podría pactar un límite máximo de indemnización por kilo de mercancía perdida o dañada durante el almacenaje, o un Juez podría anular esa cláusula por contraria al art. 306, párrafo segundo, del Código de Comercio, sobre el contrato de depósito, que no prevé la posibilidad de tal límite?

## 6. EL “DOCUMENTO DE CONTROL” SERÁ SÓLO DIGITAL

La digitalización de la movilidad -y uso de las nuevas tecnologías- es otra de las bases de esta ley, según proclama su art. 5.6 y manifiesta en numerosas otras (más de cincuenta) ocasiones<sup>15</sup>.

Como referencia concreta al transporte profesional de mercancías, la Disp. transitoria octava, apartado 1, prevé que el exigible documento de control administrativo regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 Diciembre, deberá ser necesariamente digital **a partir del 1 Septiembre 2024**. Recuérdese que ya el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres -ROTT-, en su art. 222, apartado 2<sup>16</sup>, prevé que la documentación de control podrá ser cumplimentada por medios electrónicos. A cuyo respecto, la Resolución de 13 Febrero 2020<sup>17</sup>, de la D.G.T.T. estableció los requisitos a cumplir por estos documentos de control administrativo en soporte electrónico. Se trata ahora, pues, sólo de su implementación efectiva poniendo esa fecha tope.

## APUESTA SOBRE TODO POR EL MEDIO AMBIENTE, LA INTERMODALIDAD, LA LOGÍSTICA Y LA DIGITALIZACIÓN



## 7. EL REPARTO URBANO DE MERCANCÍAS

Ya el art. 19.2,f) prevé que las directrices metodológicas abordarán, entre otros ámbitos, la distribución urbana de mercancías. Cuyas medidas, según el art. 25.3 estarán incluidas en los planes de movilidad sostenible de las entidades locales en cooperación con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos. Empero, la falta de reglas a nivel nacional conlleva el riesgo de permitir a los ayuntamientos que impongan peajes a su antojo.

En relación a los grandes propósitos de esta ley, su art. 29.22 establece que las Administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los **vehículos cero emisiones, la ciclologística<sup>18</sup> y la optimización de los repartos**.

En la modificación del artículo 42.2 de la LOTT -letra a) in fine- (Disp. final cuarta, apdo. Cuatro) se prevé la posibilidad de exigir autorización a vehículos que circulen a una velocidad igual o inferior a 40 kilómetros por hora, “ante la opción de que, en el corto plazo, la aparición de nuevos tipos de vehículos de reparto de mercancías, hicieran necesaria la intervención en la regulación de dicho aspecto” (Exposición de Motivos VI). Esta medida no parece favorecer la movilidad sino por el contrario obstaculizarla.

En definitiva, es necesaria prudencia para **no multiplicar enormemente los puntos de entrega**, con la dificultad de aparcar en las ciudades.

## 8. ENSAYOS PARA POSIBLE REGULACIÓN FUTURA

La ley sienta las bases para regular futuras formas de movilidad. Así, para el ensayo de nuevas tecnologías y nuevos instrumentos financieros, aplicables a la movilidad -de viajeros y mercancías-, **crea un llamado “espacio controlado de pruebas”** -en término anglosajón, sandbox- (arts. 63-81 y 84), donde un bajo estricto Protocolo de seguridad que evite riesgos (como los problemas sufridos con las VTC) puedan hacerse experimentos con drones, vehículos automatizados en vías públicas, etc., que después una Comisión de Expertos evalúe.

## 9. MATERIAS FALTANTES

Siendo numerosas las cuestiones de que esta Ley trata, en mi opinión -y así se indicó en las sugerencias-



## PESE A LAS MÚLTIPLES CUESTIONES DE QUE TRATA, AÚN SE ECHAN DE MENOS OTRAS, QUE SERÍA OPORTUNO REGULAR, O AL MENOS MENCIONAR SU FUTURA REGULACIÓN

cias que aportamos en la Fundación F. Corell-, se debería haber aprovechado / aprovechar, si aún se estuviese a tiempo, para incluir en ella cuestiones de importancia práctica y sin embargo no tratadas (o no de manera completa) en la normativa en vigor, tales como:

- a) las **Juntas Arbitrales del Transporte**: han ofrecido buen resultado, pero su regulación en LOTT y ROTT es insuficiente y deja muchas dudas, que pueden resultar en inseguridad jurídica: ¿es posible pedir medidas cautelares?, excesiva discrecionalidad en suspensión de las vistas, ¿qué pasa si un contrincante va con abogado y no el otro?, escasa normativa sobre prueba, etc.
- b) la **“acción directa”** (incorporada a la LOTT por Disp. Adic. Sexta de la Ley 9/2013 de 4 Julio), que permite al transportista cobrar su servicio del cargador inicial si no le fue pagado por el cargador efectivo. En este caso, tendría que ampliarse esta acción a que el transportista pueda reclamar también contra los intermediarios o comercializadores del transporte –“OTM”- (encontrándose éstos o no en concurso).
- c) **aparcamientos y áreas de descanso seguros**, necesidad de crear muchos más, donde los transportistas -muchas veces, por la normativa sobre tiempos de conducción- puedan dejar sus camiones durante unas horas, sin riesgo de robo de la mercancía en ellos contenida.
- d) **bolsas de cargas telemáticas**: en la tan querida línea de digitalización, si su función es la de intermediar entre cargadores y transportistas, sus titulares deben someterse a las mismas reglas de acceso que los “operadores de transporte” (agencias, transitarios, etc.).
- e) **procedimiento específico para la pérdida de honorabilidad** (gravísima situación que impide al transportista seguir trabajando): una vez anulado por el Tribunal Supremo<sup>19</sup> el previsto en el R. D. 70/2019, de 15 Febrero-, es necesario y urgente aprobar alguno.

- f) **antigüedad máxima de los vehículos**:<sup>20</sup> es necesario articular algún medio para que este sector no pueda utilizar camiones viejos, por la inseguridad viaria que ello supone, con grave riesgo de accidentes o/y, cuando menos, obstaculización del tráfico en nuestras carreteras.

Debería intentarse introducir reglas sobre todo ello en la Ley, antes de que sea aprobada.

<sup>1</sup> art. 5.10; art. 6.2 y art. 14.3.

<sup>2</sup> Art. 29.1 y art. 30.3,b).

<sup>3</sup> Casi la cuarta parte en extensión de toda la Ley.

<sup>4</sup> Exposición de Motivos IV, VI y XII; art. 2.1,t); art. 8.1; art. 49.1; Disps. transitoria segunda, adicional tercera y final cuarta.

<sup>5</sup> Su Disp. final cuarta modifica varios preceptos de la LOTT: arts. 9-11, 36, 42.2, 62, 64, 70.1, 71, 72 y 133.

<sup>6</sup> “Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible”, marco esencial de orientaciones para la planificación por todas las Administraciones Públicas: arts. 7,a), 16 y otros. Se complementa con las directrices metodológicas y las guías de buenas prácticas, respectivamente regulados en los arts. 17 y 20. El primer DOMOS será aprobado a los 18 de entrar en vigor esta ley (Disp. adicional cuarta).

<sup>7</sup> “Espacio de Datos Integrado de Movilidad”, regulado sobre todo en el art. 14, como instrumento digital para la disposición por las Administraciones y la ciudadanía, de información relativa a la movilidad.

<sup>8</sup> Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad: art. 23.

<sup>9</sup> Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, que definen los destinos a los que se pueden dirigir las subvenciones, que son: costes operativos directamente relacionados con la prestación del servicio, y proyectos de inversión para determinados servicios: arts. 56-62, y Disp. transitoria séptima.

<sup>10</sup> EDIM y página web del Ministerio: art. 100.

<sup>11</sup> Exposición de Motivos, apartados I, II, V y VII; art. 1.1, art. 2.1, m); art. 5.4; art. 23.4; art. 27.3, párrafo segundo; art. 29.1; art. 35.4; art. 36.1, 3 y 5, párrafo segundo; art. 37; art. 38.1, 2 y 3; art. 39.1; art. 52.3; art. 53.2; art. 58.1,c); art. 59.5,d); Disp. adicionales quinta y sexta; y otros.

<sup>12</sup> Exposición de Motivos, apdos. I, VI, XII; art. 3.1; art. 5.4; art. 20.2,e); art. 23.1; art. 30.4; art. 40.1 y 2; art. 56.4; art. 96; art. 98; etc.

<sup>13</sup> (Exposición de Motivos, apdos. II, VII y X; art. 1.2,b); art. 14.4; art. 22.5; arts. 91 y 92; Disp. adic. novena 2,b; Anexo I.1,c, 2,c y 3,c; etc.).

<sup>14</sup> Sic. La palabra no aparece en el Diccionario RAE.

<sup>15</sup> Exposición de Motivos I, II, III, IV, VII, IX, XI, XVI; art. 1.2; art. 2.1,b); art. 4.3; art. 14.1 y 5; art. 20.2,e); art. 22.5; art. 34.2; art. 40.1; art. 52.4; art. 58.1,b); art. 82,c); art. 86.1-3; art. 87.1-3; art. 88, párrafo segundo; art. 98.1; art. 104.1,d) y 2,b); art. 105.4; Disp. final octava.

<sup>16</sup> Añadido por R. D. 70/2019 de 15 Febrero (BOE nº 44, de 20 Febrero 2019).

<sup>17</sup> BOE nº 46, de 22 Febrero 2020.

<sup>18</sup> Sic. Tan enrevesada palabra no figura en el Diccionario de la RAE.

<sup>19</sup> Sentencias de 15 y 22 Octubre 2020.

<sup>20</sup> El Tribunal Supremo, movido por la Comisión de Defensa de la Competencia, por Sentencia de 28 Septiembre 2020, invalidó la antigüedad máxima de cinco meses prevista en el art. 44.2 del R. D. 70/2019.



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

## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# ¿CONOCES LA SEÑAL V23?

SERÁ OBLIGATORIA PARA TODOS LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS

**EL PASADO 21 DE DICIEMBRE DE 2022 SE PUBLICÓ EL REAL DECRETO 1030/2022, DE 20 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 159/2021 QUE REGULABA LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS**

**E**l objetivo principal de esta publicación residía en regular y establecer la obligación expresa de que las señales V-16 (Dispositivos de preseñalización de peligro) dispongan de conectividad y capacidad de transmisión de comunicación con la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico. De la misma forma se establece también la obligación legal de que estos dispositivos estén

sujetos a controles de conformidad de producción por parte de la administración.

Si bien es cierto que en el mercado vemos que se comercializan muchas señales V-16 con una certificación previa, la mayoría no disponen de esta función de conectividad. Por ello, el Real Decreto establece un periodo transitorio para que los fabricantes y comercializadores de estos dispositivos ya fabricados los puedan poner en el mercado y su uso sea legal. Será hasta el 1 de enero de 2026 cuando podamos utilizar estos dispositivos de pre señalización de peligro que hayamos podido comprar certificados sin conectividad.

### VEHÍCULOS INDUSTRIALES

Pero este Real Decreto recoge en sus disposiciones transitorias una información también muy impor-



tante para el sector del transporte: la obligación de que antes del 22 de diciembre de 2024 todos los vehículos industriales rígidos de más de 7.500 Kg de masa técnica (categorías N2 y N3) y los remolques y semirremolques de más de 3.500 kg de masa técnica (categorías O3 y O4) (todos con más de 2.100mm de anchura) dispongan de la instalación en el lateral y la parte posterior de la señal V23 (Distintivo de vehículo de transporte de mercancías).

Esta señal, también llamada "marcado de visibilidad", que consiste en un marcado reflectante que incrementa la visibilidad y el reconocimiento de los vehículos, es exigida para todos los vehículos industriales referidos anteriormente que se matricularon desde el 10 de julio de 2011. En ese momento, se estableció que el marcado de visibilidad sería voluntario los vehículos recogidos en el alcance de la normativa que ya circulaban por las carreteras. Pero con la publicación de este Real Decreto la interpretación cambia: ahora se establece que, antes del 22 de diciembre de 2024, todos los vehículos que circulan por nuestras carreteras que no dispongan de este marcado de visibilidad lateral y posterior tendrán que instalarlo de forma obligatoria, hecho que será verificado por las estaciones de ITV y la autoridad de inspección de tráfico.

#### INSTALACIÓN DE LA SEÑAL V23

La instalación de este dispositivo reflectante homologado requiere del cumplimiento de unos requisitos específicos también homologados según el Reglamento UN ECE 48. Esto implica que la lámina deberá certificar sus capacidades de reflexión de la luz según el Reglamento UN ECE 104 y deberá a su vez estar instalada en unas cotas de altura, anchura y longitud determinadas.

En España, la instalación de estos dispositivos en vehículos nuevos sólo puede ser realizada por un fabricante de vehículos de primera fase o un carrocerero, pero para los vehículos que ya están matriculados se determinó que la instalación del marcado de visibilidad la podría hacer cualquiera. Ahora bien, su correcta instalación será siempre controlada por las entidades de inspección técnica de vehículos (ITV).

La instalación de estos dispositivos es relativamente sencilla en carrozados de líneas simple (cajas cerradas, frigos, lonas, etc.), pero puede ser extremadamente complejo en vehículos con carrocerías con formas más complejas como pueden ser hormigoneras, cajas basculantes, portaconten-

edores, etc. Si tienes un vehículo matriculado antes del 10 de julio de 2011 y no dispone de marcado de visibilidad, nuestra recomendación es que acudas a tu carrocerero de confianza para que te instale el dispositivo de forma profesional.

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

**ANTES DEL 22 DE DICIEMBRE DE 2024,  
TODOS LOS VEHÍCULOS PESADOS DE  
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE NO  
DISPONGAN DE ESTE MARCADO DE  
VISIBILIDAD LATERAL Y POSTERIOR  
TENDRÁN QUE INSTALARLO DE FORMA  
OBLIGATORIA**



**La garantía**  
del fabricante

### SISTEMA DE SEGURIDAD PARA SU FOSO DE TALLER



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



**Contacte con nosotros a**  
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612  
[www.sefac.es](http://www.sefac.es) o [facebook/SefacEspana](https://www.facebook.com/SefacEspana)



## RECONOCEN LA EXCELENCIA DEL APARCAMIENTO DE ONTURTLE EN LA JONQUERA

El aparcamiento para camiones de OnTurtle en La Jonquera ha sido reconocido como mejor aparcamiento de 50 plazas por la European Secure Parking Organization (ESPOG). El galardón, que otorga un jurado internacional compuesto por representantes de empresas de transporte e instituciones y organismos gubernamentales y no gubernamentales, tiene como objetivo promover la seguridad, la calidad y el cuidado en la prestación de servicios a transportistas. “Estamos muy orgullosos de nuestra área de servicio en La Jonquera, porque ha crecido con OnTurtle como compañía global”, apunta Pablo Combalía Travesset, Business Development Specialist en OnTurtle. “Este premio es un reconocimiento a nuestro propósito de mantener la más alta calidad y garantizar el más alto nivel de seguridad para nuestros clientes”.



## MARCOTRAN INCORPORA SEMIRREMOLQUES KÖGEL CARGO RAIL

La compañía aragonesa apuesta por el transporte combinado para reducir las emisiones y ha incorporado de 25 Kögel Kögel Cargo Rail FlexiUse con equipamiento TIR de la generación NOVUM para realizar estos servicios. Estos semirremolques con carga para ferrocarril cumplen el gálibo de paso libre P400 y disponen de la carrocería FlexiUse regulable en altura. Gracias al tren de rodaje especial, dicha carrocería permite a los vehículos tractores con alturas de acoplamiento de enganche desde 990 hasta 1.180 milímetros, acoplarse al semirremolque sin sobrepasar las alturas máximas totales permitidas a nivel nacional en el tráfico transfronterizo. El techo elevable de la carrocería FlexiUse facilita aún más la carga lateral. “Con estos remolques de Kögel transportaremos por ferrocarril mercancías para la industria de automoción, textil y de electrodomésticos. Esto nos permite aprovechar las ventajas medioambientales de esta modalidad de transporte, reduciendo así las emisiones», explica Santiago Villa, responsable de gestión de la flota en Marcotran. Marcotran cuenta con una flota compuesta por más de 2.300 vehículos. Kögel ya estaba presente en ella con 70 semirremolques con toldo aptos para precinto aduanero, y otros 40 con preparación para transporte aéreo.

## WEBFLEET Y PULPO SE ALÍAN PARA MEJORAR LAS OPERACIONES DE LAS EMPRESAS CON FLOTAS

Webfleet, la solución de gestión de flotas de confianza a nivel mundial de Bridgestone, y Pulpo, compañía especializada en soluciones para la gestión inteligente de flotas, han llegado a un acuerdo con el fin de mejorar las operaciones de las empresas con flotas de vehículos. Según este acuerdo, los datos de Webfleet podrán ser accesibles desde las soluciones de Pulpo, lo que optimizará la analítica y la calidad de los datos telemáticos para los clientes. La alianza también estipula que Pulpo se convierte en Business Partner, por lo que tendrá la capacidad de prescribir y de vender las soluciones de Webfleet. Pulpo ofrece una solución de software que automatiza y simplifica la gestión de vehículos centralizando toda la información dentro de su plataforma. A partir de ahora, los clientes que trabajen con ambos sistemas podrán visualizar los datos que aporta Webfleet de forma totalmente automática también desde la solución de Pulpo. Esto permitirá a los usuarios contar con la más amplia información y capacidad de análisis de los datos provenientes de los vehículos, tanto de combustión interna como híbridos o eléctricos, con lo que podrán llevar sus operaciones de flotas a un nuevo nivel.



# CAMPAÑA DAF EN BUENA FORMA

- > EURO 5 y EURO 6
- > Mano de obra incluida
- > Precios IVA no incluido



## Kit de Embrague DAF ZF AS Tronic

- > Kit de embrague Ref. 1716690R
- > Incluye rodamiento volante Ref. 0661319



Precio

**875€**

## Kit de Tensores DAF 8PK MX

- > Euro 6
- > Ref. 1722230



Precio

**265€**

## Pastillas de freno y sensores de desgaste Originales DAF

- > Pastillas de freno DAF Ref. 1982826
- > Indicador de desgaste DAF Ref. 2255921



Precio

**220€**

## Kit de Embrague DAF ZF Traxon

- > Ref. 1719210R



Precio

**1.075€**

## Sustitución de dos baterías EFB

- > Ref. 2167681
- > Retorno de baterías usadas equivalentes



Precio

**440€**

## Bomba de agua Euro 6 MX13 MY17

- > Ref. 2267064RN



Precio

**805€**

Precios máximos promocionales para vehículos DAF XF y CF (Euro 5, Euro 6) incluyendo mano de obra. Los precios mostrados no incluyen pequeño material, consumibles u operaciones adicionales. Campaña válida hasta el 30 de Junio de 2023 en su concesionario DAF en España. Para la lista de concesionarios participantes visite <https://bit.ly/daf-en-buena-forma-2023>. IVA no incluido. Se excluye de esta campaña servicios realizados vía asistencia 24H DAF (ITS International Truck Service).

**DAF**  
A PACCAR COMPANY

VOLVO

# GAMA DE CAMIONES ELÉCTRICOS

Para todas las operaciones de transporte



5

Una gama de cinco modelos de camiones diferentes que cubren todo tipo de trabajos.

44

Hasta 44 toneladas para pesos combinados brutos, lo que significa volúmenes de carga mayores en sus operaciones.

540

Nuestros camiones eléctricos disponen de hasta 540kWh de energía embarcada.

300

Un camión eléctrico Volvo tiene una autonomía que puede superar los 300 km. sin recargas intermedias.

0

Con una solución de transporte eléctrico de Volvo Trucks tendrá cero emisiones de escape.

90

Con un cargador de CC, las baterías pueden recargarse del 0-80% de su capacidad en tan sólo 90 minutos.