

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

Año 45. #483.
Junio-Julio 2023

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

SCANIA SUPER 460R UN GRAN CAMPEÓN



- Así está creciendo el transporte de mercancías por carretera •
- El gasóleo seguirá bonificado para los transportistas durante 2023 •
- Prueba: MAN TGX 18.520 • Entrevista: Andrés Redolar (IVECO) •

Crafter

Creado para mensajeros y transportistas

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



Vehículos
Comerciales



Gama Crafter con motores EU6 consumo medio: 7,7 - 10,9 l/100 km. Emisión de CO₂: 201 - 286 g/km.

volkswagen-comerciales.es



CONTINUIDAD... CON LOS PEAJES EN EL HORIZONTE



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Desde que se convocaron las elecciones generales, las asociaciones de transportistas y el propio CNTC se han dirigido a los diferentes grupos políticos para manifestar su voluntad de continuar con la agenda de trabajo establecida tras los acuerdos alcanzados con el Gobierno el 21 de diciembre del 2021, que se plasmaron en el RD-Ley 3/22 de 3 de marzo y en el RD-Ley 14/22 de 1 de agosto. "Esas normas, con las que se cumplieron objetivos históricos del sector, dieron lugar a unas mesas de trabajo, actualmente en curso, que marcan el desarrollo de lo que este Comité entiende ha de ser el futuro de la política de transportes en España", destacan.

El sector, que no está dispuesto a aceptar "ningún retroceso", se esfuerza por fijar su posición, pero, independientemente de quién lidere el próximo Gobierno, todo parece indicar que la llegada de los peajes a nuestro país parece inevitable. Si se mantiene Pedro Sánchez, en teoría, existe el compromiso de alcanzar un acuerdo con los transportistas antes de implantarlos, aunque el presidente no se ha caracterizado por ser muy fiel a su palabra. Y si se produce un cambio, lo más probable es que el próximo Ejecutivo se esconda en que es un compromiso adquirido por Sánchez con Europa imposible de revertir. En

esta línea, ya se expresaba el vicesecretario de Economía del Partido Popular, Juan Bravo, en su intervención en un coloquio organizado por Estudio de Comunicación: "Todos ustedes, que sepan que van a pagar por utilizar las autovías, pero no porque lo vaya a hacer el PP". A todo esto, hay que sumar que la incesante presión de constructoras y concesionarias de grandes infraestructuras.

Una vez más, el secretario general de la CETM, José María Quijano, ha recordado que los transportistas ya aportan miles de millones de euros a las arcas del Estado pagando impuestos sobre los combustibles y otros ligados a los vehículos y a la actividad que desarrollan (Visado, ITV, IAE, IVTM, revisión tacógrafo...). "El sector de la carretera ya paga por el uso de la carretera lo suficiente como para afrontar su mantenimiento y conservación, así como para hacer frente a otro tipo de costes relacionados con el medioambiente, y aún queda mucho margen para destinar fondos a otras partidas de carácter social", ha expuesto. Si estos argumentos no son suficientes y no se tiene en cuenta al sector, lo más probable es que se vea obligado a adoptar posiciones de fuerza para recordar que el transporte por carretera es esencial y que no se le puede castigar con una nueva tasa.



03



06



32



30



38



42



46

03 EDITORIAL

Continuidad... con los peajes en el horizonte

38 ENTREVISTA

Andrés Redolar (IVECO)

32 PRUEBA

MAN TGX 18.520: Eficiencia extrema

42 REPORTAJE

Schmitz Cargobull inaugura su nueva planta en Figueruelas (Zaragoza)

06 EN PORTADA

Así está creciendo el transporte de mercancías por carretera

30 PRODUCTO

Daimler Truck avanza con paso firme en la electromovilidad

46 REPORTAJE

SEFAC se compromete con la garantía del fabricante



14



16



26



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: Ángel Luna

Maquetación: Infocomunicación

Colaboradores:

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)
Verónica Olivera Villanueva (Periodista)
José Carlos Cámara (Periodista)

Sección Oficial:



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

C/ Padilla, 72

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

www.editec.es / editec@editec.es



14 REPORTAJE

El Gobierno prorroga la bonificación del gasóleo para los transportistas

16 REPORTAJE

Asamblea General ASTIC 2023

26 PRUEBA

Scania Super 460R

48 ASCATRAVI

Se acaba el tiempo para el tacógrafo digital no inteligente

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





ASÍ ESTÁ CRECIENDO EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

LA ACTIVIDAD AUMENTÓ UN 12,2% EN TONELADAS-KILÓMETROS PRODUCIDAS EN EL 1ER TRIMESTRE

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES HA PUBLICADO LOS DATOS DEL OBSERVATORIOS DE COSTES, PRECIOS Y ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA CORRESPONDIENTES AL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO

En lo referente a los costes de explotación de la actividad del transporte de mercancías por carretera, hasta marzo de 2023 se produjo una disminución de algunas partidas de los costes: el precio del gasóleo ha bajado un 10,8%, y la variación interanual alcanza el 17,8%. Por el contrario, se ha registrado un incremento importante en la financiación (+9,0%) y de los neumáticos (+2,7%). Así el coste unitario por kilómetro recorrido para un vehículo articulado de carga general queda establecido en 1,26 €/km y de 1,48 € por kilómetro cargado, habiéndose producido una disminución media

en este trimestre de los costes en relación al mismo trimestre del año anterior un -3,6%, así como del -4,0% en el caso del vehículo articulado frigorífico y del -1,4% en el caso de la furgoneta.

En este primer trimestre, la partida del combustible ha perdido más peso en la estructura de costes y representa un 31,6% del total de los costes de explotación para un vehículo articulado de carga general, y sigue superando a la partida de personal y dietas, que representa un 31,3% del total de los costes. Así el coste anual de explotación de un vehículo articulado de carga general es en la actualidad de 151.615,35 euros.





SUBEN LOS PRECIOS

En lo que se refiere a los precios percibidos por las empresas transportistas, en el primer trimestre de 2023 se ha producido una disminución en relación con el trimestre anterior, pero en términos interanuales se ha incrementado el 9,7%. Así, destaca la subida interanual en transportes entre 0 y 50 kms del 12,1%, en los transportes entre 100 y 200 kms del 11,2% y del 7,1% en las distancias superiores a 300 km.

MÁS ACTIVIDAD EN TODOS LOS TIPOS DE TRANSPORTE

En cuanto a la actividad desarrollada, tomando como base la encuesta permanente que semanalmente hace el Ministerio de Transportes a 1000 transportistas de todos los sectores y especialidades, se ha constatado un aumento de la actividad de las empresas transportistas del 12,2% en toneladas-kilómetros producidas durante el primer trimestre de 2023 en relación con el mismo período de 2022, pero teniendo en cuenta que en ese trimestre de 2022 tuvo lugar el paro del transporte. Los datos son positivos para todos los tipos de transporte: internacional (+8,2%), nacional de corta distancia (+13,1%), y nacional de larga distancia (+15,2%). En toneladas transportadas también se produce un aumento del 12,0%, aunque en transporte internacional el crecimiento sólo ha sido de 2,9%.

LUCES Y SOMBRAS EN EL FUTURO

Trans.eu ha elaborado el informe "La contratación del transporte en 2023" que analiza los fenómenos que se están produciendo en el sector del

“VAMOS A EXIGIR CONTINUAR CON LA AGENDA DE TRABAJO QUE TENEMOS PROGRAMADA”

La inesperada convocatoria de elecciones generales también afectará notablemente al transporte de mercancía por carretera, que tiene diversas cuestiones en el aire. Durante la Asamblea General de la CETM, su presidente, Ovidio de la Roza, aseguró que esperan seguir con la misma línea de trabajo durante la próxima legislatura “al margen de quienes sean los responsables del Ministerio de Transportes después de las elecciones generales”. Una vez más, desde la Confederación lamentaron que el transporte de mercancías por carretera sea invisible para los políticos, y al igual que en anteriores ocasiones, han trasladado sus propuestas a los partidos de cara a los próximos comicios.

ACUERDOS QUE PARECÍAN IMPOSIBLES DE LOGRAR

A la hora de hacer balance de los últimos de años de trabajo con el Ministerio de Transportes, De la Roza se mostró satisfecho: “Se han alcanzado acuerdos que hasta hace muy poco parecían imposibles de lograr”. Reconoció que la prohibición de la carga y la descarga, las ayudas directas por vehículo, la bonificación a los combustibles, o la cláusula de gasóleo entre otros, han sido avances muy importantes, pero puso el foco en los retos que tiene que afrontar el sector a corto y medio plazo. La regulación de la subcontratación, la nueva regulación sobre masas y dimensiones, y la Ley de Movilidad Sostenible, son asuntos que han quedado pendientes y que se tendrán que retomar en otoño con el nuevo ejecutivo.

HACER MÁS ATRACTIVA LA PROFESIÓN

Además De la Roza señaló que es necesario trazar una hoja de ruta para que los transportistas puedan afrontar la transición energética con garantías e impulsar el papel de los ecocombustibles. Por último, reclamó la puesta en marcha de una campaña pública con el objetivo de hacer más atractiva la profesión y lograr que la sociedad en su conjunto sea consciente del papel que juega el transporte de mercancías: “Enseñemos a amar nuestro mundo en escuelas e institutos, despertemos el interés de los más jóvenes y hagámosles ver que en el transporte tienen un futuro”.



LA EVOLUCIÓN DEL CONSUMO CONDICIONARÁ CÓMO SERÁ LA RECTA FINAL DEL AÑO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



transporte, y anticipa el impacto que pueden tener en las tarifas, los tipos de contrato y las expectativas de los clientes. En sus páginas, los expertos pronostican una caída anual de los contratos de transporte de entre el 3% y el 5% y advierten de una contracción del consumo, “aunque es poco probable que las tarifas de transporte bajen más, ya que los costes para los transportistas siguen siendo elevados” señala Michał Pakulniewicz, analista de Trans.info.

En la misma línea, Nuria Lacaci, Secretaria General de la Asociación de Cargadores Españoles (ACE) recuerda que los numerosos acontecimientos que se han producido durante los últimos años (guerra de Ucrania, Brexit, pandemia...) han tensionado hasta el límite la cadena de suministro. “Como consecuencia, la logística y el transporte se están moviendo en un entorno de alta volatilidad, incertidumbre, complejidad y ambigüedad, que no sabemos cuánto tiempo se prolongará, pero, lo que sí es seguro, es que no favorece una gestión eficiente y competitiva del transporte de mercancías”. “Todo apunta a que en los próximos meses se consolidará un descenso del consumo que afectará a

todos los sectores de actividad y, entre ellos, al transporte de mercancías”, añade. Y respecto a los precios, considera que, en el caso concreto de España, “en los próximos meses las tarifas de transporte deberían, si no bajar, al menos estabilizarse”.

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC, se muestra más optimista. Cree que, si se cumplen las últimas previsiones macroeconómicas, “la actividad económica no decaerá y, por consiguiente, la demanda de transporte de mercancías tampoco. Por lo tanto, más allá de alguna coyuntura estacional en sectores muy concretos del transporte de mercancías, lo más probable es que vuelva a recuperarse la tendencia al alza de los precios de este servicio y cerraremos un 2023 en el que las empresas de transporte puedan al menos consolidar sus márgenes netos de cara a no retrasar sus planes de inversión y de contratación”.

DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR

En un contexto de incertidumbre, el Grupo Trans.eu apuesta por la digitalización del sector. Ha desarrollado para los operadores logísticos: Private Freight Exchange, un sistema para la gestión digital de órdenes de transporte, ya sea bajo contrato o spot.

Permite al operador crear su propia bolsa de cargas privada y controlar todo el flujo de información, desde la creación de la oferta hasta la ejecución del transporte. Por su parte, el transportista sabe que la carga procede de una fuente fiable, de un operador que conocen. De este modo ambas partes trabajan en un entorno de seguridad y confianza.

“ES POCO PROBABLE QUE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE SUFRAN UN DESCENSO MUY ACUSADO PORQUE LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS SIGUEN SIENDO ELEVADOS”

DESCUBRE UNA EFICIENCIA EXTRAORDINARIA.



Impulsa tu negocio con un ahorro
de combustible de hasta un 6%*.

Con la nueva actualización del motor D26, los camiones MAN de larga distancia ofrecen una reducción del consumo de combustible de hasta un 3,3%*. Además, las innovaciones MAN para mejorar la eficiencia, como la optimización de la aerodinámica y el MAN EfficientCruise® con PredictiveDrive, aumentan el ahorro total de combustible hasta un 6%*. Añádele los nuevos sistemas de seguridad y tendrás una de las mejores ofertas del sector. Más información: www.truck.man

#SimplyMyTruck

*Sólo aplicable a tractoras de larga distancia Euro VIe.





ESCASEZ DE CONDUCTORES: TRES CLAVES PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA

GOBIERNOS, SINDICATOS Y OPERADORES DEBEN TRABAJAR CONJUNTAMENTE

LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA (IRU) Y LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF) HAN PRESENTADO UN PLAN DE TRES PUNTOS PARA AYUDAR A SOLUCIONAR LA ESCASEZ DE CONDUCTORES

El nuevo enfoque se centra en acabar con los desequilibrios del mercado laboral del transporte, garantizar condiciones y estándares de trabajo dignos para los conductores que trabajan fuera de su país de origen, y simplificar y hacer cumplir las normas para trabajadores y empleadores.

ARMONIZACIÓN, AGILIDAD BUROCRÁTICA Y BUENAS CONDICIONES DE TRABAJO
El plan recoge acciones que deben ejecutar la ONU, los gobiernos nacionales y la industria.

1) Desarrollar un marco mundial con directrices claras para proteger a los conductores no europeos; mejorar las condiciones de los conductores y aumentar la cohesión social; y armonizar las normas de cualificación y el reconocimiento transfronterizo.

2) Los gobiernos nacionales deberían modificar y hacer cumplir los procedimientos de inmigración laboral para proteger a los conductores no europeos, reducir la burocracia para permitir una inmigración legal más fácil para los

conductores actuales y potenciales; impulsar el reconocimiento de cualificaciones de terceros países a través de acuerdos bilaterales; invertir y aumentar la aplicación de las leyes y reglamentos de transporte por carretera; y subvencionar los programas nacionales de formación e integración.

3) Los operadores de transporte por carretera tendrían que garantizar que los conductores procedentes de fuera de Europa tengan las mismas condiciones de trabajo que los europeos, y apoyar los procesos de formación, gestión de competencias y certificación.

UN 11% DE LOS PUESTOS DE CONDUCTOR QUEDARON VACANTES EN 2022

La escasez mundial crónica de conductores profesionales de camiones, buses, y taxis se está acelerando. Alrededor del 11% de los puestos de conductor quedaron vacantes en 2022, y hasta un tercio de los conductores se jubilarán en los próximos tres años en muchos países. "Los puestos de conductor vacantes podrían duplicarse en 2026", advierten desde la IRU.





Somos tu socio en la descarbonización

Nuestra gama 100% eléctrica, Renault Trucks E-Tech, es el comienzo hacia las 0 emisiones y la reducción de la contaminación atmosférica y acústica y nos permite ofrecer soluciones adaptadas a tus distintas necesidades.

¿Quieres saber más? Descarga nuestro Libro Blanco de la descarbonización leyendo el código QR y descubre cómo vemos el futuro sostenible y cómo desde Renault Trucks estamos trabajando en él desde el presente.



Gama Renault Trucks E-Tech



RENAULT TRUCKS
E-TECH



RENAULT
TRUCKS



CAMIONES ELÉCTRICOS: “GARANTIZAR LOS ESPACIOS DE CARGA ES UN ASPECTO CLAVE”

LOS PUNTOS DE CARGA DE MÁS DE 150 KW NO REPRESENTAN NI UN 5% DEL TOTAL

LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES (ANFAC) HA PRESENTADO SU ACTUALIZACIÓN DE MAPAS DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

Esta iniciativa tiene el objetivo de servir como instrumento de planificación y monitorización, marcando una metodología y senda deseable de despliegue, consistente y coherente con la evolución que debe seguir el vehículo electrificado ligero y pesado de pasajeros y mercancías para cumplir con los objetivos establecidos y exigidos por la Unión Europea de reducción de emisiones de CO₂.

Para alcanzar los objetivos establecidos por el Fit for 55, en 2023 España debería tener instalados 45.063 puntos de recarga de acceso público. Un objetivo que duplica la red de recarga pública actual que cuenta con solo 20.243 puntos, según el Barómetro de la Electromovilidad de ANFAC del primer trimestre de 2023.

VEHÍCULOS PESADOS

Según la propuesta de reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados de la Comisión Europea, actualmente en discusión, los vehículos pesa-

dos deberán alcanzar una reducción de emisiones del 45% para 2030, del 65% para 2035 y del 90% para 2040. En línea con esto, desde ANFAC, al igual que con la red de recarga total para España, ha incluido en su metodología, la consideración de las necesidades que este tipo de vehículos: requieren potencias muy altas (entre los 150 kW y los 1.200 kW) y una capilaridad mínima garantizada a lo largo del territorio nacional. La metodología, alineada plenamente, con el AFIR, da como resultado para 2023, una red mínima de 436 puntos de recarga de acceso público, en 2025 de 872, en 2030 de 1.512 y en 2035 de 1.614 puntos de recarga con potencias distribuidas entre 350 kW, 800 kW y 1.200 kW.



Además, el director general de ANFAC, José López-Tafall, destaca que “garantizar los espacios para que estos vehículos carguen también es un aspecto clave, y un país como España, en la esquina de Europa, debería priorizar este aspecto”. Por último, los fabricantes insisten en la importancia de los incentivos y reclaman la mejora en la concesión de las ayudas del Plan MOVES III y MITMA MOVES, con ayudas directas en el momento de la compra y no tributables. También solicitan la simplificación de los trámites administrativos para la puesta en marcha de puntos de recarga.

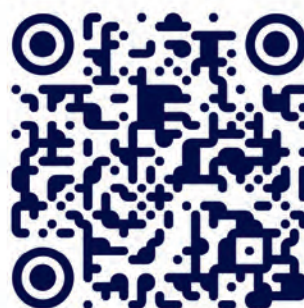


800.000 KMS ...Y MUCHAS MÁS HISTORIAS POR VIVIR

Los mejores profesionales cuidan de tu Scania
para que sigas rodando como el primer día.



HASTA UN
35%
DE DESCUENTO



EN PIEZAS DE MOTOR

Promoción válida para camiones y autobuses con más de 8 años o con más de 800.000 kilómetros del 1 de mayo al 31 de diciembre de 2023. Hasta un 35% de descuento en piezas de motor con la firma de un contrato de mantenimiento o teniendo uno en vigor. Mano de obra no incluida. Reparaciones realizadas en nuestros Concesionarios Oficiales Scania. Consulta condiciones y financiación con Entidad Scania Finance Hispania, S.A. en tu Concesionario Oficial Scania o en la web: <https://www.scania.com/es/es/home/campaigns/800milKms.html>

SCANIA



EL GOBIERNO PRORROGA LA BONIFICACIÓN DEL GASÓLEO PARA LOS TRANSPORTISTAS

LAS AYUDAS SEGUIRÁN VIGENTES HASTA EL PRÓXIMO 31 DE DICIEMBRE

EL EJECUTIVO HA ATENDIDO LAS PETICIONES REALIZADAS POR LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE Y EN EL ÚLTIMO CONSEJO DE MINISTROS DEL MES DE JUNIO, HA ANUNCIADO QUE SE MANTIENEN LAS AYUDAS, AUNQUE REDUCE LA CUANTÍA EN EL ÚLTIMO TRIMESTRE

En el caso del gasóleo, la medida se articula en dos fases: la primera contempla la prórroga del descuento de 10 céntimos por litro de combustible consumido hasta el 30 de septiembre de 2023, y la segunda una bonificación de 5 céntimos de euros entre el 1 de octubre y el 31 de diciembre de 2023.

Para las flotas movidas por gas natural, se prevé una compensación de 13 céntimos hasta septiembre y de 7 céntimos de euros durante el último trimestre

del año, dadas las especiales circunstancias a las que se enfrenta el precio del gas en esta etapa.

SEGUIMIENTO DE LA EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS

“La prórroga de esta medida confirma el compromiso del Gobierno y el Ministerio con un sector esencial, con el que se trabaja estrechamente para garantizar su sostenibilidad y corregir las asimetrías existentes en el mismo, mejorando su posición y competitividad, y unas condiciones laborales adecuadas y de protección social para los conductores, adoptando medidas estructurales y aprobando ayudas coyunturales”, aseguran desde Transportes. Además, el Mitma ha anunciado que realizará un seguimiento continuo de la evolución de los precios del combustible y del impacto de las ayudas para verificar su efectividad e idoneidad.

“SERÁ INSUFICIENTE SI LOS PRECIOS SIGUEN AL ALZA”

Fenadismer considera que “el mantenimiento de la bonificación permitirá aliviar a los transportistas la

AYUDAS DIRECTAS PARA LOS QUE NO SE BENEFICIAN DE LA DEVOLUCIÓN DEL GASÓLEO PROFESIONAL

Al igual que en la convocatoria anterior, se ha establecido un sistema de ayudas directas para las empresas y trabajadores autónomos que no se benefician de la devolución del gasóleo profesional. Los beneficiarios deberán solicitar la ayuda a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria entre el 18 de septiembre y el 31 de octubre de 2023, que, una vez aprobada, se abonará en un único pago. La bonificación se calcula estimando el consumo, por tipo de vehículo, en un periodo de seis meses. Por ejemplo, una furgoneta recibirá 225 euros y un camión con MMA < 7,5 t. 500 euros.



previsible nueva subida de los combustibles que se produzca a partir de otoño, como pronostican diferentes organismos y analistas internacionales, ante un posible agravamiento del conflicto bélico en Ucrania". "En todo caso no debe olvidarse que si bien es cierto que el precio del petróleo a nivel internacional se ha contenido en los últimos meses, aún se encuentra en niveles altos y con alta volatilidad muy superiores a los que había en 2021 por estas fechas", añaden.

Por su parte, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) también valora positivamente que el Gobierno cumpla con su compromiso y haya decidido mantener en cierta manera las ayudas al sector, pero advierte que "esta medida será insuficiente si los precios siguen al alza". En este sentido, solicitan que, en caso de que la situación cambie y se alcancen niveles notoriamente superiores a los actuales, el Ejecutivo reconsidere esta medida y se comprometa con el sector a estudiar la situación y elevar el descuento si fuera necesario.



KRONE TRUSTED

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

LA NUEVA
MARCA DE RECAMBIOS
LÍDER DEL MERCADO

AHORA ONLINE



Envío más flexible



Productos de calidad



Precios bajos



Ahora online

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



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

KRONE
We Deliver the Future



“EMPRESARIOS EN RUTA”

ASAMBLEA GENERAL DE ASTIC 2023

Bajo este lema, que pone en valor la imprescindible labor de los empresarios transportistas de carretera –“ruta”– para nuestra economía y nuestra sociedad, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha reunido en Sevilla, los días 25 y 26 de Mayo de 2023, su XLVI Asamblea General. Una vez más, TRANSPORTE 3 ha acudido a dicho importante evento, y en las siguientes páginas nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino, también Asesor Jurídico de ASTIC, ofrece un resumen muy sintético -por limitaciones de espacio- sobre lo allí tratado, incluyendo una también breve referencia a la Mesa del 25 y Conferencias complementarias.

MESA REDONDA PREVIA

En la mesa redonda “Negociación colectiva y asuntos laborales del sector” que se celebró el día 25, Rosa SANTOS, Directora de Empleo, D. y P. S. de CEOE, se comprometió a que, si los empresarios del transporte por carretera así lo quieren, desde CEOE concertarían una cita con el Ministerio de Inclusión, S. S. y M. en próximas fechas para avanzar en el proyecto de “arraigo para la formación”, igual que se ha hecho en otros sectores en que también faltan trabajadores. Se trata de formar a inmigrantes en situación irregular a fin de que, una vez superado ese periodo de aprendizaje, puedan ejercer la profesión, en este caso, de conductores de camión.

Por su parte, José Manuel PARDO, Director Técnico de ASTIC y vicepresidente de la Comisión de Asuntos Sociales de IRU, explicó su propósito de continuar negociando con los sindicatos el Tercer Acuerdo General de Empresas del sector, con el objetivo de establecer un convenio único que sustituya, tras un periodo transitorio, a los actuales provinciales, de excesivo número y cuyas diferencias en materia salarial y de jornada constituyen una fuente constante de discriminación y provocan deslocalizaciones internas.

Tras lo cual, ya el día 26 se celebraría la Asamblea propiamente dicha.

1. BIENVENIDA POR EL VICECONSEJERO DE ANDALUCÍA

Inauguró la Asamblea Mario MUÑOZ-ATANET, Viceconsejero de Fomento de la Junta de Andalucía, quien destacó la importancia de esta Comunidad Autónoma como zona estratégica de unión entre continentes, y el esfuerzo de su Gobierno por mejorar la red de carreteras (1759 km), siendo ésta la tercera región española que más exporta tras Madrid y Cataluña, con aumento de un 20 por ciento en los últimos dos años.

2. INFORME DEL PRESIDENTE BASANTE

El Presidente de ASTIC Marcos BASANTE, que también asumirá la presidencia de la Fundación Francisco



Corell, tras agradecer su labor a los anteriores Presidente -Miguel Ángel Ochoa- y vicepresidente -Javier Carbajo-, realizó una enumeración de asuntos pendientes. Empezó constatando que vivimos una época desafiante por el constante incremento de costes: de los camiones, sus neumáticos, los seguros, etc. La complicada contratación de conductores está obligando a traer a extranjeros, pese a que los salarios nada tienen de bajos; la transición energética está resultando dura, sin que, pese a los esfuerzos de ASTIC, ni España ni la UE ayuden demasiado. En 2035, Europa (junto al estado americano de California) será el único lugar en el mundo donde no se podrán vender motores de combustión, con el riesgo de ser nuestras empresas devoradas por las de otras regiones del Globo-, lo cual nos impide mirar para otro lado, y tener que realizar inversiones ya mismo, cuestión nada fácil al no haber alternativa real al gasoil a corto plazo (la electricidad en vehículos industriales queda lejos; el hidrógeno, aún más). Otro reto es la tarificación sobre infraestructuras, que al final llegará, en cuanto se logre una también compleja distribución ecuánime del coste. Al respecto, ASTIC sigue trabajando para que las medidas a adoptar nos sean las más favorables. Por si tuviéramos pocos problemas, se nos ha impuesto la Ley de Compliance, que obliga a tener en cada empresa a un responsable de ello; es muy absurdo haber llevado esta obligación al ámbito penal, en vez de haberla mantenido en el civil, como en otros países; pero hay que hacerlo. Incluso en tender o concursos pueden exigirnoslo.

Ante tales preocupaciones, el Presidente animó a los presentes a seguir su colaboración. Empezando por

aprovechar la formación de gran altura que ofrecen la citada Fundación Corell y la propia ASTIC, con su Máster -que ya va por su quinta edición- y otros cursos, atendidos por unas 3000 personas. No podemos seguir oponiéndonos al ferrocarril como supuesto competidor, ya que desde España como desde la UE se va a hacer una apuesta clara por subir su ridícula cuota; lo necesario es aprovecharlo para mover los camiones en régimen multimodal, y que, en línea a lo que busca la UOTC -después hablaría Antonio Pérez Millán-, éste sea gestionado por los transportistas de carretera y no por empresas de otros sectores (como constructoras, etc.). No bajar la guardia, pero tampoco ser derrotistas: el establecimiento del "Día Mundial del Transporte" -aun seguido del adjetivo "Sostenible", políticamente impuesto- el 26 Noviembre de cada año, sin duda supone un reconocimiento muy satisfactorio a nuestra labor, y una fecha a celebrar.

3. INTERVENCIÓN DEL VICEPRESIDENTE VALDIVIA

Ramón VALDIVIA, Vicepresidente ejecutivo de ASTIC, insistió en alguno de estos datos favorables, como la subida del PIB, el aumento record de afiliación a la Seguridad Social, la relativa contención del paro laboral, e igualmente, del precio del gasóleo; todo lo cual nos invita a un prudente y moderado optimismo.

El Sr. Valdivia más adelante se refirió a la actividad de ASTIC durante este último año, remitiendo a la Memoria publicada en la web para el detalle sobre documentos elaborados, cursos y otros trabajos realizados, reuniones celebradas, presencia en entidades nacionales e internacionales, flashes informativos, notas informativas, circulares, etc. Insistió en la gran presencia en medios de comunicación, también en prensa general (diarios ABC, El Mundo, etc.). Se congratuló por el constante aumento desde 2019 del número de empresas afiliadas (hoy, 237 empresas, en su mayoría -202- de mercancías), incluyendo -según el Libro Blanco de una conocida editorial- el 80 por ciento de las empresas transportistas que más facturan en España. Terminó destacando el esfuerzo de ASTIC, en materia de formación (en colaboración con Telefónica y la Academia del Transporte), cada vez mayor en número de horas impartidas y de fondos ingresados. El Máster ya está en su V edición; y animó a superar el actual 50 por ciento de su uso por empresas afiliadas de ASTIC.

Dicho lo cual, dio paso al capítulo de asuntos legales.

4. ASUNTOS LEGALES

A cargo de **José Manuel PARDO**, de funciones arriba descritas. Empezó resumiendo novedades importantes, como * la trasposición de la Directiva sobre trabajadores desplazados, que limitará la competencia desleal en España por transportistas extranjeros; * la prohibición de que el conductor realice personalmente las operaciones de carga y descarga; * la obligatoriedad de que el precio del transporte sea revisado conforme a la variación del ga-

SE DEBE IR INVIRTIENDO EN VEHÍCULOS LIMPIOS: EN 2035, EUROPA SERÁ EL ÚNICO LUGAR DEL MUNDO DONDE YA NO SE PODRÁN VENDER MOTORES DE COMBUSTIÓN (BASANTE)

sóleo; * la prohibición de transportar en subcontratos por debajo de costes (el problema es la dificultad en verificar su realidad, pues no hay una referencia al Observatorio del MITMA sino que debe hacerse empresa por empresa, pudiendo haber situaciones de corresponsabilidad en las cadenas de subcontratación) * el refuerzo de medios de inspección para evitar situaciones de competencia desleal; * la reducción a solo una hora sin pago de indemnizaciones por espera (“paralización”) del vehículo para cargar o descargar; * la previsión de creación de un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte; etc. La permisión de transporte de 44 toneladas aún está en negociación, y nadie sabe cuándo se fijará; la mayoría de transportistas, contrarios.

Sobre el pretendido Tercer Acuerdo General (Convenio Colectivo estatal), supondría un paso adelante en establecimiento de un mínimo de remuneración horaria, aplicable también a trabajadores extranjeros desplazados en España, un máximo y mínimo para dietas, una jornada única, etc. El problema radica en la oposición al mismo de otras patronales, así como de los sindicatos.

Sobre el llamado “Paquete de la carretera”, aún presenta cuestiones discutibles, como: preguntas y respuestas de la CE sobre tiempos de conducción y descanso, desplazamiento de trabajadores y acceso a la profesión; nuevo TRACE2, preparado por controladores (tiempos), sindicatos (desplazamiento) y ASTIC (acceso), en fin, se refirió al proyecto SO-DIAL MP, promovido por los sindicatos y algunas patronales como ASTIC.

Sobre la Directiva de pesos y dimensiones, la principal novedad es que en caso de vehículos con motores de combustibles alternativos o de emisiones cero (eléctricos), los pesos máximos se incrementan con el peso adicional del equipo requerido, hasta 1 o 2 toneladas, respectivamente.

En fin, respecto a la prohibición de que el conductor efectúe las operaciones de carga y descarga, ASTIC pretende ampliarla al resto de la UE (pues subsiste el problema de que los conductores españoles las realizan en el extranjero, donde son lícitas). Los sindicatos están de acuerdo, pero no los cargadores. Por eso, la mejor forma de intentarlo sería mediante un acuerdo en el Comité de Diálogo Sectorial. ASTIC ha presentado una propuesta a la IRU, pero los países nórdicos se oponen; de todas formas, prepararemos un dossier que demuestre que la experiencia al respecto en España, desde que se implantó la prohibición, ha sido positiva.

5. EL TACÓGRAFO DE SEGUNDA GENERACIÓN

Alberto PÉREZ, Director de Distribución y Flotas de Continental Automotive, describió las ventajas de este “tacógrafo inteligente de segunda generación”, creado por su empresa en el presente año: grabar la carga y la descarga, y el desplazamiento de trabajadores, además de contener mapas digitales. Recordó que desde 21 Agosto 2023 todo ve-

hículo nuevo ya debe ir equipado con el mismo, y antes de final de 2024, quienes realicen transporte internacional y tengan instalado tacógrafo analógico (lo cual supone más de 100 mil vehículos).

6. TRANSPORTE MULTIMODAL

Las novedades en estas técnicas fueron expuestas por Antonio PÉREZ MILLÁN, Presidente de la Unión de Operadores de Transporte Combinado (UOTC). En primer lugar, se refirió a la existencia de subvenciones a quien embarca sus vehículos de carretera, dentro del programa “Eco-Incentivo” para el impulso del transporte marítimo de mercancías basado en el llamado “mérito ambiental” en el marco del Plan de Recuperación, T. y R., a base de comparar el coste de este servicio co-modal con el que supondría el de usar solo la carretera (puso ejemplos de rutas desde España hasta Francia, Reino Unido, Italia, etc.). En cuanto al uso del ferrocarril, comentó que su cuota este último año (tanto privado como por RENFE) ha bajado enormemente, y, para incrementarla respecto a la carretera, también en este caso se están dando subvenciones por la vía de “Eco-incentivo”: la diferencia con el marítimo es que aquí la ayuda va a la empresa ferroviaria, determinándose su cuantía máxima anual según el incremento de tráfico logrado mediante esta combinación un año antes.

7. SALUDO DEL PRESIDENTE DE CEOE

Antonio GARAMENDI envió por vía telemática un mensaje audiovisual, que todos pudimos presenciar, en que elogió el trabajo imprescindible de las empresas transportistas, que tanto aportan a la economía española (5 por ciento del PIB) y con cuyo tesón han logrado superar obstáculos tan graves como el Brexit, la pandemia o la guerra en Ucrania, y diaria-



D. Marcos Basante, Presidente de ASTIC.

HAY DATOS PARA EL OPTIMISMO, COMO LA SUBIDA DEL PIB, EL RECORD DE AFILIACIÓN A LA S. SOCIAL, Y LA RELATIVA CONTENCIÓN DEL PARO Y DEL PRECIO DEL GASÓLEO (VALDIVIA)



D. Ramón Valdivia, Vicepresidente Ejecutivo de ASTIC.

mente el aumento de costes, la escasez de conductores o la presión fiscal. Su creación de empleo y riqueza no merece el ataque constante que reciben de nuestro Gobierno. Pero, tendrán siempre el apoyo de CEOE. Terminó deseando todo éxito a esta Asamblea y acierto en sus conclusiones.

8. PANEL "TRANSICIÓN ECOLÓGICA"

Por su importancia y como causa de inquietud, dio lugar a un ciclo de intervenciones, que pasamos a resumir.

Inés CARDENAL, Directora de Comunicación y Asuntos legales de la Plataforma de Promoción de los Eco-combustibles (PPE), tras describir la estructura y características de su representada, definió los eco-combustibles (líquidos que en su combustión liberan el mismo CO2 absorbido por las materias primas usadas en su producción), y recordó su utilidad como alternativa no contaminante a la electricidad y al hidrógeno.

SE OTORGAN AYUDAS A QUIEN EMBARCA SUS CAMIONES, DENTRO DEL PROGRAMA "ECO-INCENTIVO" PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (PÉREZ-MILLÁN)

El mundo del transporte

www.cocentro.com

COCENTRO



Concesionario oficial de toda la gama IVECO, IVECO BUS y PIAGGIO COMMERCIAL

- ✕ Centro experto en motores
- ✕ Taller especializado mecánica y carrocería vehículo industrial
- ✕ Venta de recambios originales IVECO, FIAT y PIAGGIO
- ✕ Venta de vehículo nuevo y ocasión IVECO

📍 Carretera de Valencia, km,12
28051-Madrid
Teléfono: 91 301 37 60

📍 Avenida de la Industria, 23
Polígono Industrial La Cantueña
28947-Fuenlabrada, Madrid
Teléfono: 91 290 05 64

✉ cocentro@cocentro.com



IVECO

**IVECO
BUS**



FELICITACIÓN A ASTIC POR HABER LOGRADO QUE NACIONES UNIDAS DECLARE EL 26 DE NOVIEMBRE COMO “DÍA MUNDIAL DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE” (DIRECTOR GENERAL)

Cédric VIGNEAU, CRT y Fleet Director de CEPSA, explicó cómo su representada lidera la descarbonización de la industria, ofreciendo toda la gama de productos y servicios sostenibles. Habló de sucesivos pasos: biocombustibles, electricidad e hidrógeno, y terminó refiriéndose a “StarRessa” como apuesta para el cliente profesional. Para empresas, CEPSA puede calcular y certificar las emisiones con vistas a la compensación.

Jesús LÓPEZ MARTÍNEZ, de IBERDROLA, que lleva veinte años impulsando las energías renovables, ahora está centrando su esfuerzo en electrificar el transporte pesado. En concreto, su departamento Smart Mobility se ocupa de crear “electrolineras” rápidas y ultrarrápidas, movilidad urbana, micromovilidad, almacenamiento energético, etc., servicios que ofrece a las empresas transportistas en exclusiva o en “electrolineras” públicas.

Por su parte, Juan Jesús SANCHEZ SERRANO, de DISFRIMUR, relató la positiva experiencia de su empresa en colaboración con Iberdrola, en la electrificación de sus bases en San Isidro (Alicante) y Sangonera (Murcia), es decir 50 km, que ampliará hasta 450 km con la electrificación de sus restantes bases. Hoy cuenta con 10 vehículos eléctricos, y a final de año serán 22. Mucho de este desarrollo depende de la legislación imprevisible.

Robert DELGADO, Director Comercial para Iberia de CARGOBEAMER, empresa alemana con sede en Leipzig y oficina en Barcelona, explicó su transporte de cero emisiones de carbono mediante el uso de vagones ferroviarios propios, que, con tracción por carretera también propia, pueden efectuar transporte “puerta a puerta”. Soluciona así la escasez de conductores, y reduce costes y tiempo al evitar congestiones de tráfico.

Por último, Rafael CARMONA, Presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, describió las características del “único puerto marítimo en el interior de España” y el funcionamiento de este principal nodo logístico multimodal del Sur: en el propio muelle se encuentra la terminal del Ferrocarril, donde además se hace la transferencia desde y al camión (200.000 camiones/año), y tiene conexión directa a las principales carreteras.

CLAUSURA POR EL DIRECTOR GENERAL

D. Jaime Moreno, Director General de Transporte Terrestre del Ministerio (MITMA), tras felicitar a ASTIC por su larguísima trayectoria, y su gran labor, también en el Comité Nacional, incluso por el reciente éxito de haber logrado instaurar el “Día Mundial del Transporte Sostenible”, así como por el hecho de ser sus empresas afiliadas líderes en el transporte internacional, se refirió en primer lugar al contexto general macroeconómico favorable que vivimos, concretamente en materia de PIB, empleo, inflación baja respecto a la UE, etc.; también parece que el precio del carburante (que supone 30-40 % de los costes del transporte) se reduce, disponiendo de excelentes infraestructuras (carreras, puertos) que en efecto utiliza; en intermodalidad la carretera ha de jugar papel protagonista (decide o ayuda a decidir al usuario los modos preferibles); en fin, el au-



D. Jaime Moreno, Director General de T.(MITMA).

mento de las flotas es gradual pero continuado. Por todo ello el 95 % de las mercancías en España se transportan por carretera.

También destacó como favorable la alineación de ASTIC con el MITMA en asuntos como las medidas para paliar la escasez de conductores (hoy, común a todos los países desarrollados) y las ayudas de su Ministerio en diversos ámbitos: formación, digitalización (vía Plan de Recuperación, T. y R.), etc. Estas buenas perspectivas de futuro serán bienvenidas a la hora de abordar las necesarias inversiones, sobre todo en vehículos no contaminantes, pues, no negó como un reto la sostenibilidad, a cuyo respecto prometió que este Gobierno no forzaría la fecha en que se fije como final para la venta de camiones de gasóleo. Hay que utilizar -dijo- todas las herramientas disponibles para una transición no traumática en los modos de propulsión. En cuyo sentido, resulta esencial la colaboración y la implicación de los cargadores. En conclusión: queda bastante trabajo por delante, pero gracias a la colaboración permanente entre su Ministerio y ASTIC y otras entidades, habremos ganado el futuro. Dicho lo cual, el Director General declaró clausurada esta Asamblea.



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



CAMIONES DAF XD 100% ELÉCTRICOS PARA EINRIDE

LOS PRIMEROS VEHÍCULOS SE ENTREGARÁN A LO LARGO DE ESTE MISMO AÑO

AMBAS COMPAÑÍAS HAN FIRMADO UNA CARTA DE INTENCIONES PARA EL SUMINISTRO DE 50 CAMIONES DE LA NUEVA GENERACIÓN DAF TOTALMENTE ELÉCTRICOS

El pedido de Einride incluye camiones eléctricos DAF XD en una amplia gama de especificaciones que la empresa empleará con diferentes clientes. Los vehículos estarán propulsados por motores eléctricos PACCAR EX-D1 y PACCAR EX-D2 y contarán con entre tres y cinco unidades de baterías que proporcionan una autonomía de hasta 500 kilómetros sin emisiones. Además, todos los vehículos incluyen los paquetes de reparación y mantenimiento DAF.

INNOVADORAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD

Con sede en Estocolmo, Suecia, Einride se fundó en 2016 y es un referente del mercado mundial en tecnología de transporte de mercancías digital, eléctrico y autónomo. En la actualidad, Einride opera en EE. UU., Reino Unido, Suecia, Noruega, Alemania y la región del Benelux, y cuenta con la confianza de las principales empresas que utilizan su solución integral para electrificar su transporte. "Estamos orgullosos de proporcionar nuestros vehículos eléctricos de Nueva Generación a Einride, una empresa líder en innovadoras soluciones de movilidad, basadas exclusivamente en vehículos totalmente eléctricos", afirma Richard Zink, Director de marketing y ventas y miembro del consejo de administración de DAF. "Como socio preferente, ofrecemos una solución integral destinada a sacar el máximo rendimiento del vehículo."

CARGADORES PACCAR PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Su oferta incluye soluciones flexibles y modulares para cubrir cualquier necesidad, desde turismos y vehículos comerciales hasta camiones y autobuses. Ofrece equipos en instalaciones fijas o soluciones portátiles, para uno o varios vehículos. Los aparatos de carga eléctrica disponibles dentro del Catálogo de Recambios y Accesorios PACCAR son una solución multimarca. La gama de cargadores PACCAR comprende cargadores de corriente alterna (Carga lenta) desde 7KW a 22KW con soluciones fijas y móviles; cargadores de corriente continua móviles (carga rápida) desde 24 KW hasta 40KW. y cargadores rápidos de corriente continua (Carga rápida para vehículos pesados de gran autonomía eléctrica) hasta 360KW.



CEPSA OFRECE A LOS TRANSPORTISTAS UN MEDIO DE PAGO 100% DIGITAL

ACOMPaña A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE HACIA UNA MOVILIDAD MÁS EFICIENTE

CEPSA HA DESARROLLADO UNA APP MÓVIL PARA FACILITAR LOS PAGOS Y LA GESTIÓN DE FLOTAS DE TODOS SUS CLIENTES PROFESIONALES (CHÓFERES, FLOTISTAS, ETC.) DENTRO DE SU PROGRAMA STARRESSA

La app consta de dos secciones adaptadas a la actividad de los gestores de flotas y de los chóferes. Por un lado, el área reservada permite a los gestores de flotas gestionar y controlar de manera eficiente y segura todos los medios de pago de su flota. Por ejemplo, la aplicación permite a los administradores dar de alta y asignar tarjetas a los conductores de manera inmediata, determinar permisos específicos a cada usuario y aplicar reglas personalizadas, pudiendo determinar días, horarios, rutas, zonas o países en los que deben repostar sus vehículos.

Por otro lado, la aplicación también facilita el día a día de los conductores porque mejora la comodidad y la seguridad en los pagos. Podran realizar sus transacciones de manera rápida y segura a través de

la app, utilizando un código QR. De este modo quedan en el olvido las tarjetas de plástico convencionales. Asimismo, los conductores podran visualizar las estaciones de servicio previamente asignadas por su gestor, además de información sobre productos, servicios y horarios disponibles.

STARRESSA: MUCHAS VENTAJAS



El programa de Cepsa está dirigido a clientes del transporte profesional, autónomos y pymes. Agrupa distintos productos y servicios adaptados a sus necesidades, tanto para las rutas nacionales como internacionales, entre los que destacan: descuentos en carburantes y servicios de las estaciones, dispositivos de telepeajes, herramientas para el control de gastos y soluciones de seguridad.



LOS GESTORES DE FLOTAS PUEDEN GESTIONAR Y CONTROLAR LOS MEDIOS DE PAGO DE SUS VEHÍCULOS DE MANERA EFICIENTE, ESTABLECIENDO REGLAS PERSONALIZADAS (DÍAS, HORARIOS, RUTAS, PAÍSES Y ESTACIONES DE SERVICIO SELECCIONADAS)

tradicionales, así como limitar los desplazamientos de los gestores, pues logra simplificar y agilizar su labor.

Cepsa es una compañía internacional comprometida con la movilidad y la energía sostenibles con una sólida experiencia técnica tras más de 90 años de actividad. La compañía también cuenta con un negocio de química líder a nivel mundial con una actividad cada vez más sostenible. En 2022, presentó su plan estratégico para 2030, Positive Motion, que proyecta su ambición de ser líder en movilidad sostenible, biocombustibles e hidrógeno verde en España y Portugal, y de convertirse en un referente de la transición energética. La empresa sitúa a los clientes en el centro de su actividad y trabajará con ellos para ayudarles a avanzar en sus objetivos de descarbonización.

Los criterios ESG inspiran todas las acciones de Cepsa para avanzar hacia su objetivo neto positivo. A lo largo de esta década va a reducir sus emisiones de CO₂ de alcance 1 y 2 en un 55 % y su índice de intensidad de carbono en un 15-20 %, con el objetivo de conseguir emisiones netas cero en 2050.

LOS CHÓFERES PUEDEN REALIZAR PAGOS CÓMODOS, RÁPIDOS Y SEGUROS A TRAVÉS DE LA NUEVA APP MÓVIL, DISFRUTANDO DE DESCUENTOS EXCLUSIVOS AL UTILIZAR LA TARJETA VIRTUALIZADA EN SU DISPOSITIVO

“FACILITAR LA ACTIVIDAD E IMPULSAR LA MOVILIDAD DEL FUTURO”

“En Cepsa, queremos ser el proveedor de energía sostenible de referencia y acompañar a nuestros clientes en cada kilómetro de sus trayectos. Además de productos sostenibles, creamos nuevas soluciones digitales para estar más cerca de ellos, mejorar su experiencia y adaptarnos a las necesidades de su día a día, con el objetivo de facilitar su actividad e impulsar la movilidad del futuro”, explicó Cedric Vigneau, director de Fleet Solutions & CRT de Cepsa, durante su intervención en la XLVI Asamblea General de ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera).

APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD

Esta nueva aplicación supone un nuevo paso más dentro del compromiso de Cepsa con la sostenibilidad, ya que permite reducir el uso de plástico, al disminuir la emisión de las tarjetas





VOLVO TRUCKS INCREMENTA LA AUTONOMÍA DE SUS CAMIONES ELÉCTRICOS

HA INCORPORADO NUEVAS BATERÍAS MÁS POTENTES PARA SUS CAMIONES FL Y FE ELECTRIC

LOS PEQUEÑOS DE LA FAMILIA SUECA, QUE PODRÁN ALCANZAR UNA AUTONOMÍA DE HASTA 450 KM, DARÁN RESPUESTA A MÁS APLICACIONES URBANAS

Gracias a las baterías más potentes de la gama de camiones de servicio medio de Volvo, el Volvo FL y el Volvo FE Electric, ahora es posible acelerar la transición a transportes urbanos más silenciosos y limpios. Las nuevas baterías ofrecen un 42% de capacidad de energía adicional.

HASTA 450 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

Esto significa que los camiones pueden manejar la mayoría de los tipos de rutas y asignaciones en áreas urbanas, así como proporcionar energía para equi-

pos para asignaciones que consumen energía, como el manejo de desechos o la construcción de la ciudad. La energía adicional también se puede utilizar para tareas de conducción urbana en turnos largos sin necesidad de recarga. Como resultado de las baterías mejoradas, el Volvo FL Electric ahora tiene una autonomía de hasta 450 km, mientras que el Volvo FE Electric tiene un alcance de hasta 275 km.

“Con una autonomía de hasta 450 km, nuestros camiones eléctricos están listos para reemplazar toda





LOS VOLVO FL Y FE ELECTRIC ACTUALIZADOS YA SE ESTÁN COMERCIALIZANDO Y SE ENTREGARÁN A LOS CLIENTES EN OTOÑO DE 2023

la flota de camiones urbanos diésel de nuestros clientes. Volvo FL y FE Electric producen un mínimo de emisiones y ruido que beneficia al clima, al conductor y a todos los que viven y se mueven en la ciudad”, destaca Jessica Sandström, vicepresidenta sénior de gestión de productos de Volvo Trucks.

MÁS CARGA ÚTIL

La mayor capacidad significa que se necesitan menos baterías para la misma potencia disponible en la actualidad. Si las asignaciones de los clientes requieren rangos más cortos, pueden aumentar su carga útil utilizando menos baterías, con un aumento de la carga útil de 500 kg por cada batería no transportada.

“Para algunos clientes es más importante obtener una carga útil adicional, en lugar de maximizar el rango. Trabajamos en estrecha colaboración con nuestros clientes para elegir la mejor solución”, apunta Sandström.

MÁS DE 5.000 CAMIONES ELÉCTRICOS

Desde que comenzó la producción de camiones totalmente eléctricos en 2019, la compañía ha vendido más de 5.000 unidades en más de 40 países de todo el mundo. El objetivo de la empresa es que la mitad de sus ventas totales de camiones sea eléctrica en 2030.

	VOLVO FL ELECTRIC	VOLVO FE ELECTRIC
Línea motriz	Hasta 180 kW	Hasta 225 kW
Unidad motriz	1 motor eléctrico	2 motores eléctricos
Batería	280-565 kWh (3-6 baterías)	280-375 kWh (3-4 baterías)
Autonomía	Hasta 450 km	Hasta 275 km

VOLVO TRUCKS ENTREGA A HOLCIM LA PRIMERA HORMIGONERA ELÉCTRICA EN ESPAÑA



Este vehículo comenzará a operar por primera vez en España de la mano de Holcim España. En concreto, el camión realizará trabajos en la capital madrileña, en obras de ámbito urbano y residencial. La hormigonera eléctrica modelo Volvo FE es un camión eléctrico pionero en la industria de distribución de hormigón, que alcanza una autonomía de hasta 200 kilómetros. Cuenta con 2 motores eléctricos de 160 Kwh cada uno que se combinan con una caja de cambios de 2 velocidades. Ofrece un par motor instantáneo de hasta 850 Nm. Está equipado con baterías de última generación, con un almacenamiento de energía total de 265 Kwh. El acto de entrega se realizó en las instalaciones de Volvo Trucks en Valdemoro, Madrid, en el que estuvieron presentes representantes de ambas compañías. “En Holcim España, la sostenibilidad está basada en hechos. Innovamos diariamente para desarrollar soluciones de construcción sostenibles en línea con nuestro objetivo de cero emisiones netas para 2050. La logística de estas soluciones es fundamental para nuestro negocio, por lo que también hemos apostado por iniciar el camino hacia una flota baja en emisiones”, señaló Carmen Díaz Canabal, CEO de Holcim España. Por su parte, Giovanni Bruno, Director General de Volvo Trucks, se mostró “muy orgulloso de entregar la primera hormigonera eléctrica de nuestro país a una empresa que, como Volvo, trabaja por conseguir la electrificación del transporte. En particular en el ámbito de la construcción, que sabemos es todo un desafío para la industria”. “Con nuestro camión eléctrico, Holcim podrá realizar las obras sin emisiones de efecto invernadero y acústicas”, añadió.





SCANIA SUPER 460R: UN GRAN CAMPEÓN

PONEMOS A PRUEBA AL 'CAMIÓN DEL AÑO 2023 EN ESPAÑA'

UN JURADO COMPUESTO POR MÁS DE UN CENTENAR DE OPERADORES DE TRANSPORTE LE OTORGÓ EL PREMIO "CAMIÓN DEL AÑO 2023", Y EN ESTA PRUEBA HEMOS CONOCIDO LAS ÚLTIMAS ACTUALIZACIONES DE SU NUEVA CADENA CINEMÁTICA SUPER

A FAVOR

- Consumo muy reducido
- Control de cruceo fácil de manejar
- Caja de cambios rápida y silenciosa

EN CONTRA

- Tapicería de los asientos
- Parasoles delanteros



El motor de esta unidad de prueba es el DC13 176 de 460 CV (338 KW), un propulsor que también se comercializa en otros tres escalones de potencia: 420, 500 y 560 cv. Su relación de compresión en sus 6 cilindros llega a ser de 23:1. y el sistema de distribución es con doble árbol de levas en cabeza con cuatro válvulas por cilindro (DOHC). Su sistema de inyección de combustible de alta presión (XPI), controlado electrónicamente, garantiza una atomización precisa del mismo, mejora el rendimiento y la eficiencia del motor, y cumple con los estándares de emisiones más exigentes. El par máximo de 2500 Nm lo obtenemos a pocas centenas por encima del ralentí, exactamente a 900 rpm y es capaz de mantenerlo hasta las 1290 rpm.

Una de las claves para conseguir una combinación óptima de potencia y eficiencia es el TWIN SCR. Scania opta por inyectar AdBlue en dos lugares distintos: una primera dosis justo después del turbocompresor donde los gases de escape están todavía

muy calientes, y la segunda en la posición habitual, dentro del sistema de postratamiento. El filtro de partículas, situado entre los dos catalizadores SCR, se regenera sin necesidad de inyectar combustible adicional en el sistema de escape.

Esta nueva generación de motores de Scania tiene un nuevo sistema de freno de válvulas de escape llamado CRB. Este freno auxiliar permite que muchas combinaciones de unidades tractoras no necesiten montar un retarder, siempre que la topografía no sea demasiado accidentada. La unidad de prueba lleva el freno tradicional de escape por válvula de mariposa, con una potencia de 200 Kw a 2400 rpm y el sistema CRB, que para este escalón ofrece una potencia de frenado de 343 Kw también a 2400 rpm.

Este camión lleva montada la caja de cambios G25CM con accionamiento de embrague automatizado, que dispone de 12 velocidades + otra sobremarcha (overdrive) hacia delante y 8 marchas hacia atrás.

El último elemento renovado de la cadena cinemática Súper es el puente trasero R756, que en este caso cuenta con una reducción simple de 2,31. Entre sus características, destaca una lubricación mejorada y un sistema de nivel de aceite variable, la introducción de rodamientos de baja fricción, tolerancias más ajustadas y un mecanizado más preciso.

CONFORT AL VOLANTE

La cabina de este Scania 460R tiene una longitud de 5960 mm, una anchura de 2600 mm y una altura de 3698 mm, sin contar con el deflector que es accionado eléctricamente. El volante es el clásico de cuatro radios de Scania, uno de los más cómodos para regular la velocidad del control de cruce y la distancia con el vehículo que nos precede cuando utilizamos el control de cruce adaptativo.

El cuadro de instrumentos combina una parte digital, donde aparecen los menús y la mayoría de



1



2

1. El deflector se puede ajustar electrónicamente y así obtener un coeficiente aerodinámico más bajo.
2. El sistema TWIN SCR no tiene válvula EGR y hace una inyección de AdBlue en dos lugares distintos.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
458	77,30	120,78	26,37

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: DC13 176 460 CV Euro 6
- N° cilindros: 6 cilindros en línea
- Cilindrada: 12.740 cc
- Diámetro/Carrera: 130 mm de diámetro
..... por 160 mm de carrera
- Rel. Compresión: 23 a 1
- Sistema de inyección Scania XPI
- Potencia máxima: 460 cv (338 kW) 1800 rpm
- Par máximo: 2500 Nm a 900 – 1290 rpm
- Potencia freno motor escape: CRB 343 KW a 2400 rpm

TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: G25CM
- N° de velocidades: 14 hacia delante + 8 hacia atrás
- Eje motriz trasero: R756 de reducción sencilla
- Relación de grupo: 2,31

SUSPENSIONES

- Delantera: Ballesta 1x39 7500 kg
- Trasera: 4 fuelles de aire 11500 kg

FRENOS

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

DIRECCIÓN

- Tipo: Hidráulica de bolas circulantes
..... + Asistencia eléctrica

RUEDAS

- Distancia entre ejes: 3750 mm
- Quinta rueda: SK-36,20
- Neumáticos delantero: 385/55 R 22.5
- Neumáticos traseros: 315/70 R 22.5

DEPÓSITOS

- Combustible: Aluminio 395 litros. Lado derecho.
- AdBlue: Plástico 47 litros. Lado izquierdo.

PESOS

- MMA. del conjunto en prueba: 40 t
- Tara Tractora: 7020 kg

CONSUMOS

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte (E.S. La Atalaya) - San Rafael					
A-6, AP-6 (salida túnel)	50	22,08	44,16	38:43	77,49
San Rafael -					
Adanero AP-6 (N-601)	50	8,27	16,54	37:47	79,40
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero					
N-601/CL-600	80	12,38	15,48	1:04:07	74,86
Tudela de Duero -					
Aranda del Duero N-122	80	23,17	28,96	1:06:21	72,34
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero -					
Somosierra A-1	60	25,7	42,83	46:43	77,06
Somosierra - San Agustín					
de Guadalix A-1	58	10,88	18,76	43:09	80,65
San Agustín de Guadalix - Boadilla del Monte M-50					
(E. S. La Atalaya)	80	18,3	22,88	58:41	81,79
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	100	30,35	30,35	1:16:30	78,43
Tramo 2	160	35,55	20,77	2:10:28	73,58
Tramo 3	198	54,88	26,79	2:28:33	79,97
Total	458	120,78	25,47	5:55:31	77,30

Km inicio: 68.903 - Km final: 69.366

Litros gasoil surtidor: 131,34
Litros Adblue: 12,83

Climatología Inicio: 10° - Mitad: 14° - Final: 16°

Al resultado final se descuentan los consumos de las zonas neutralizadas; entre ellas, una retención por corte en el túnel de Guadarrama durante tres kilómetros.

RECORRIDO

Punto control	Km	Tipo vía	Altura s/mar
→ Boadilla del Monte	0	Autovia	695
→ San Rafael	50	Autovia	1212
→ Adanero	100	Autovia	910
→ Tudela de Duero	180	Nacional	700
→ Aranda de Duero	260	Nacional	798
→ Somosierra	325	Autovia	1433
→ San Agustín de Guadalix	383	Autovia	667
→ Boadilla del Monte	463	Autovia	682

los datos; y los relojes analógicos (cuentarrevoluciones y velocímetro). Este camión también dispone de freno de estacionamiento automático con accionamiento eléctrico.

En la parte trasera de la cabina, que en esta ocasión solo tiene una litera, tenemos 3 compartimentos independientes para guardar equipaje u objetos.

PLANTA CARA A LAS DIFICULTADES

Comenzamos nuestro recorrido habitual con lluvia y un viento moderado que no le pusieron las cosas fáciles a uno de los modelos más 'ahorradores' de Scania. Este camión dispone de tres modos de conducción: Economy, Standard y Power. Optamos por el primero e hicimos todo el recorrido utilizando el máximo tiempo posible el control de crucero predictivo, que va leyendo el terreno 3 km por delante de nosotros y desarrollando distintas estrategias para las subidas y bajadas.



3. El puesto de conducción de Scania nos permite pasar muchas horas al volante con un gran nivel de confort.
4. El cuadro de instrumentos es muy completo y combina una parte digital y otra analógica.
5. Junto al freno de estacionamiento automático, tenemos la parte del infotretenimiento.



6. Desde este mando ubicado a la derecha del volante se gestiona la caja de cambios G25CM y el freno de válvulas CRB.
7. Todos los controles se alcanzan fácilmente. Desde la puerta manejamos gran parte de la iluminación, ventanas y espejos.

EL SCANIA SUPER ES AHORA ES UN 2% MÁS EFICIENTE GRACIAS A UN NUEVO SOFTWARE QUE GESTIONA TODA LA CADENA CINEMÁTICA

Esta unidad cuenta con el nuevo software de gestión del motor que, según la marca, hace que el consumo se reduzca un 2% respecto a la versión de Super que probamos el año pasado. Dentro de cada modo de conducción, podemos seleccionar tres niveles de velocidad mínima. Para ser lo más eficientes posible, seleccionamos la velocidad mínima más baja: esto quiere decir que si llevamos programado el camión a 85 km/h, la velocidad mínima a la que podrá coronar algunos puertos (en función de nuestra carga y el % de la pendiente) será de 65 km/h. Perfectamente este camión en el modo Power podría subir a una velocidad media muy superior, pero este nuevo software tiene como objetivo principal el ahorro de combustible, por encima de una velocidad media más alta en las subidas.

Como hemos mencionado al hablar de la caja de cambios, este camión tiene 12 velocidades hacia delante, más una sobremarcha llamada OD (overdrive). El camión intenta siempre mantener una velocidad de cruce en la 12ª y solo cuando la topografía ofrece un leve descenso, engrana

AÚN MÁS AHORRADOR



Durante nuestro recorrido hemos vuelto a comprobar lo eficiente que es esta nueva generación de camiones Scania SUPER. Su cadena cinemática está concebida para ser extremadamente eficiente y los datos de consumo reflejan que los ingenieros de la firma sueca han cumplido ese objetivo. Con el nuevo software que gestiona el motor, en el modo Economy, Scania consigue sumar un 2% al 8% que ya obtenían el año pasado, en cuanto al ahorro de combustible.

la OD. Durante nuestro trayecto, el camión ha engranado la OD a 90 km/h y el motor iba a unas 800 rpm. Aunque hay muchos cambios de marcha en este régimen, la Opticruise G25CM es extremadamente rápida y silenciosa seleccionando velocidades.

Algo que nos ha llamado la atención durante el recorrido es que el camión ha circulado durante mucho tiempo en Neutro. Tanto es así, que había situaciones en las que aprovecha la inercia de las 40 Tm para ir en N durante el final de repecho ascendente, calculando siempre para llegar a la cumbre a unos 65 km/h. No es hasta pasadas unas decenas de metros cuando el cambio automáticamente vuelve a engranar la 12ª velocidad y las rpm vuelven a ir subiendo a la zona verde.

Aunque las condiciones climatológicas eran adversas, en las exigentes bajadas del puerto de Somosierra, el freno auxiliar con el CRB ha respondido a la perfección. Solo tuvimos que recurrir al freno de pie en momentos puntuales. Hay que recordar que Scania ofrece la posibilidad de montar un retardador que nos aportaría un extra de retención en las bajadas más extremas.

Algo nuevo que aprendimos sobre este Scania durante la ruta, es que si circulamos con el CC programado a 85 km/h y nos aproximamos, por ejemplo, a una población, si le damos un “toque” rápido al acelerador, el camión se pone en N y queda en esta posición hasta que usemos cualquiera de los frenos.

Otra novedad que nos presenta Scania son los nuevos depósitos de combustible que con menor capacidad son capaces de aprovechar mejor el mismo. Este sistema consta de un pequeño depósito de plástico de 25,1 litros adosado al depósito grande, que mantiene siempre un volumen constante. Una bomba eléctrica es la encargada de mantener este volumen pudiendo aprovechar hasta la última gota del depósito principal de aluminio. El beneficio de este sistema es poder montar depósitos con menor capacidad y consecuentemente reducir el peso sin perder autonomía.



ÁNGEL LUNA
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



DAIMLER TRUCK AVANZA CON PASO FIRME EN LA ELECTROMOVILIDAD

LA FAMILIA DE CAMIONES 100% ELÉCTRICOS SIGUE CONSOLIDÁNDOSE

LA COMPAÑÍA ALEMANA MOSTRÓ EN EL CIRCUITO PORTUGUÉS DE PORTIMAO LOS TRES MODELOS 100% ELÉCTRICOS QUE COMERCIALIZA EN LA ACTUALIDAD (eACTROS 300-400, eCONIC Y LA SEGUNDA GENERACIÓN DE FUSO eCANTER) Y ANTICIPÓ CUÁL SERÁ SU HOJA DE RUTA

Antonio Patiño, máximo responsable de Daimler Truck en España y Portugal, expuso el firme compromiso de la marca con la reducción de emisiones y el cuidado del medio ambiente. Desde que en 2019 se inició la comercialización de la primera versión 100% eléctrica de Fuso Canter, la firma alemana no ha dejado de incrementar su oferta.

Patiño mostró su preocupación por la entrada en escena de la norma Euro 7 cuando los fabricantes están realizando grandes esfuerzos económicos para que la electromovilidad sea una realidad en el transporte de mercancías por carretera. “La Euro 7 es una inconsistencia total debido a la inversión que supone”, señaló, y recordó que el precio

de los camiones se incrementaría unos 12.000 euros con la puesta en marcha de esta normativa. En este sentido, quiso poner en valor el trabajo realizado por los constructores de camiones durante las últimas décadas: “Desde la Euro 0 hasta la Euro 6, las emisiones se han reducido en un 90%. Hemos pasado de camiones que consumían más de 40 litros a los 100 km a modelos que no superan los 29 l./100km”.

Por último, Antonio Patiño, expuso la necesidad de que las administraciones impulsen, de forma paralela a la electromovilidad, la renovación del parque de camiones, “que tiene una antigüedad muy elevada”.



Antonio Patiño, máximo responsable de Daimler Truck en España y Portugal, explicó los planes de la compañía en el ámbito de la electromovilidad.



La segunda generación de este camión 100% eléctrico se comercializa en múltiples versiones que dan respuesta a las aplicaciones urbanas.



El eConic es un especialista para las tareas municipales.

UNA AMPLIA OFERTA

Jaime Vázquez, director de Ventas de Daimler Truck España, señaló que la oferta de la marca va a crecer en los próximos meses con el inicio de la comercialización del eActros 600, la tractora 100% eléctrica destinada a la larga distancia, y anticipó que en la segunda mitad de la década llegará la tractora movida con hidrógeno (GenH2). “Su autonomía rondará los 1.000 kilómetros”, apuntó.

En relación con los camiones 100% eléctricos que se comercializan en la actualidad, Vázquez anunció que ya se han vendido 25 unidades del Mercedes-Benz eActros Rígido en España y un total de 800 en Europa. Los clientes de nuestro país las recibirán a partir del próximo mes de septiembre. De cara a 2024, desde Daimler Truck España estiman que las ventas podrían alcanzar el medio centenar.

La segunda generación del Fuso eCanter, que ya está a la venta, también está llamada a tener un protagonismo notable. Su flexibilidad (42 configuraciones diferentes), la amplia oferta de versiones (4,25 t, 6,0 t, 7,49 t, y 8,55 t) y la modularidad de las baterías (de 70 a 200 kilómetros de autonomía) le convierten en una excelente opción para realizar distribución en entornos urbanos. Además, Laura Rodríguez, Gerente de Fuso, recordó que las diferentes versiones y configuraciones de este pequeño camión también están disponibles con motor diésel.

ESCASEZ DE PUNTOS DE RECARGA

Al igual que el resto de los fabricantes, la escasez de puntos de carga es una de las preocupaciones de los responsables de Daimler Truck. “Tenemos claro el ca-

DESDE QUE EN 2019 SE INICIÓ LA COMERCIALIZACIÓN DE LA PRIMERA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DE FUSO CANTER, LA FIRMA ALEMANA NO HA DEJADO DE INCREMENTAR SU OFERTA. EN OCTUBRE LLEGARÁ EL eACTROS PARA LARGA DISTANCIA

mino por el que debemos de ir, pero el tema de las infraestructuras es un gran problema”, señaló Antonio Patiño. Actualmente el número de puntos que superan los 150kw/h en España es escaso “y muchos no están conectados o resultan inaccesibles para un vehículo pesado”, lamentan desde la marca alemana.

ACOMPAÑAMIENTO EN EL CAMINO HACIA LA ELECTROMOVILIDAD

Daimler Truck ofrece soluciones integrales a los clientes que apuestan por la electromovilidad. Además de proporcionarle el vehículo óptimo según el tipo de aplicación, la marca asesora en otros aspectos clave: los tipos de infraestructuras de recarga y las compañías productoras de energía, la forma de maximizar esas infraestructuras de recarga, y la tramitación de las solicitudes de ayudas gubernamentales. “Acompañamos al transportista desde que piensa en adquirir un camión 100% eléctrico hasta que comienza a trabajar con él y está plenamente integrado en la operativa de la empresa”, resume Pedro Sanz, gerente de eMobility Consultant.

CUENTA ATRÁS PARA LA LLEGADA DEL MERCEDES-BENZ eACTROS 600

El fabricante alemán ha anunciado que presentará la versión 100% eléctrica del eActros para larga distancia el próximo 10 de octubre. La denominación comercial de este camión será eActros 600. La alta capacidad de sus baterías (más de 600 kWh) y un nuevo eje motriz con dos motores que generan una potencia continua de 400 kW le permitirán alcanzar una autonomía de alrededor de 500 kilómetros. “El eActros 600 puede reemplazar a la mayoría de los camiones diésel en el segmento de larga distancia, ya que establece nuevos estándares en términos de rentabilidad para nuestros clientes”, ha señalado Karin Rådström, directora ejecutiva de Mercedes-Benz Trucks.

El eActros 600 se fabricará en la planta de producción de Wörth, en paralelo y de forma flexible junto a los camiones que se equiparán con un motor diésel. Además, las plantas de componentes de Mannheim, Kassel y Gaggenau también jugarán un papel importante en la electrificación de la cartera de productos.





MAN TGX 18.520: EFICIENCIA EXTREMA

EL FABRICANTE ALEMÁN SE POSICIONA ENTRE LAS OPCIONES TOP PARA LA LARGA DISTANCIA

MAN HA INCORPORADO NOVEDADES EN SU MOTOR DE 520 CV Y SU RESPUESTA EN NUESTRO RECORRIDO DE PRUEBAS HA SIDO IMPRESIONANTE

El propulsor D2676 mantiene su denominación, pero ahora ha incrementado su potencia máxima hasta los 520 CV (382KW), 10 CV más que el modelo que probamos el año pasado. Estos 520 CV los obtiene a 1800 rpm, pero un dato importante que observamos al estudiar sus curvas de par y potencia es que nos da 502 CV a las 1350 rpm, momento que coincide también con su par máximo de 2650 Nm (50 Nm que la versión anterior). MAN ha optimizado la culata, y ahora su cámara de combustión y sus pistones rediseñados hacen que la relación de compresión llegue hasta la cifra de 22:1. El flujo de los gases es más eficiente y los componentes del motor sufren un menor estrés térmico.

Los ingenieros de la firma alemana han conseguido reducir el consumo de combustible afinando múltiples elementos. También han optimizado el funcionamiento de elementos auxiliares del motor como el compresor de aire, que ahora está controlado electrónicamente y solo trabaja y ofrece resistencia al motor cuando es necesario. Esta gestión electrónica intenta que el compresor entre en funcionamiento cuando usamos el freno motor y de esta forma no hay apenas consumo de combustible.

A FAVOR

- Consumo muy ajustado.
- Ajuste de multitud de parámetros
- Suspensión

EN CONTRA

- Algunos plásticos interiores

TIPMATIC 12.26 DD

La caja de cambios es la TipMatic 12.26 DD tiene 12 velocidades hacia delante y 2 hacia atrás. En la 12ª velocidad, tenemos una transmisión directa de 1:1 y en la velocidad más corta la relación de transmisión es de 16,69. Está equipada con el sistema SmartShifting que realiza cambios de marcha muy rápidos que nos permiten no perder inercia en las pendientes ascendentes, de esta forma el motor ahorra más combustible. En el mando a la derecha de la caña de dirección, podemos seleccionar los cuatro modos de conducción: Efficiency Plus, Efficiency, Performance y Maniobra, para movernos a baja velocidad. Cada modo de conducción tiene unos parámetros de eficiencia distintos, y permiten al conductor activar o desactivar algunas funciones a su voluntad. Además, es posible cambiar de modo

MAN HA AFINADO DIVERSOS ASPECTOS DE SU BUQUE INSIGNIA Y LOS DATOS DE CONSUMO EN NUESTRO RECORRIDO DE PRUEBAS PONEN DE MANIFIESTO QUE HA ACERTADO: 25,66 L/100 KM

rápidamente en función de lo que necesitemos en cada momento.

Aunque este camión está totalmente pensado para el transporte de larga distancia, MAN también ha pensado en posibles situaciones en las que nos encontremos bajo condiciones climatológicas adversas o en terrenos de baja adherencia. Podemos bloquear el diferencial del eje trasero y además utilizar la función "Rocking-free" para provocar un balanceo que nos permita salir desde parado. Esta función abre y cierra el embrague de forma automática, cuando aceleramos o cortamos el gas con el acelerador. La



1. Este MAN TGX 18.520 mejora su aerodinámica con una extensión de goma en sus spoilers laterales.
2. Las cámaras de espejo del sistema Optivision apenas sobresalen de la planta del vehículo.

KM. TOTALES	VEL (KM/H)	LITROS	L/100
458	80,59	117,52	25,66

FICHA TÉCNICA

MOTOR

- Modelo: D2676 Euro 6e
- N° cilindros: 6 en línea
- Cilindrada: 12.419 cc
- Diámetro/Carrera: 126 mm/ 166 mm
- Rel. Compresión: 22 a 1
- Sistema de alimentación Common Rail
- Potencia máxima: 520 cv (382 kW) a 1.800 rpm
- Par máximo: 2650 Nm a 930 – 1350 rpm
- Potencia freno auxiliar: EVBec 325 KW a 2.400 rpm
..... con INTARDER de 500KW

TRANSMISIÓN

- Embrague: Monodisco MFZ 430
- Caja de cambios: TipMatic 12.26 DD
- N° de velocidades: 12 + 2
- Eje motriz trasero: HY-1344 reducción simple
..... con bloqueo de diferencial 13 t
- Relación de grupo: 2,31

SUSPENSIONES

- Delantera: Ballesta parabólica de una hoja para 7,5 t
- Trasera: Neumática de cuatro fuelles para 13 t

FRENOS

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

DIRECCIÓN

- Tipo: Caudal variable y asistida eléctricamente

RUEDAS

- Distancia entre ejes: 3600 mm
- Llantas: 9 x 22,5
- Neumáticos delantero: 385/55 R 22.5 Michelin X Line Energy D2
- Neumáticos traseros: 315/70 R 22.5 Michelin X Line Energy D2

DEPÓSITOS

- Combustible: Aluminio de 490 litros. Lado derecho.
- AdBlue: Plástico de 80 litros. Lado izquierdo

PESOS

- Tara Tractora: 7.420 Kg
- MMA. conjunto en prueba: .. 40 t

CONSUMOS

Tramo 1	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Boadilla del Monte (E.S. La Atalaya) - San Rafael					
A-6, AP-6 (salida túnel)	50	21,29	42,58	37:00	81,08
San Rafael -					
Adanero AP-6 (N-601)	50	8,7	17,4	38:00	78,95
Tramo 2	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Adanero - Tudela de Duero					
N-601/CL-600	80	15,8	19,75	1:00:57	78,75
Tudela de Duero -					
Aranda del Duero N-122	80	20,07	25,09	1:02:55	76,29
Tramo 3	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Aranda del Duero -					
Somosierra A-1	60	25,89	43,15	44:29	80,93
Somosierra - San Agustín					
de Guadalix A-1	58	10,05	17,33	41:03	84,77
San Agustín de Guadalix - Boadilla del Monte M-50					
(E. S. La Atalaya)	80	15,72	19,65	56:35	84,83
Total	Km	Litros	L/100	Tiempo	Km/h
Tramo 1	100	29,99	29,99	1:15:00	80,00
Tramo 2	160	35,87	22,42	2:03:52	77,50
Tramo 3	198	51,66	26,09	2:22:07	83,59
Total	458	117,52	25,66	5:40:59	80,59

Km inicio: 53339 - Km final: 53797

Litros gasoil surtidor: 122,82
Litros Adblue: 9,5

Climatología Inicio: 11° - Mitad: 19° - Final: 23°

Al resultado final se descuenta los consumos de las distintas zonas neutralizadas.

RECORRIDO

Punto control	Km	Tipo vía	Altura s/mar
→ Boadilla del Monte	0	Autovia	695
→ San Rafael	50	Autovia	1212
→ Adanero	100	Autovia	910
→ Tudela de Duero	180	Nacional	700
→ Aranda de Duero	260	Nacional	798
→ Somosierra	325	Autovia	1433
→ San Agustín de Guadalix	383	Autovia	667
→ Boadilla del Monte	463	Autovia	682

caja de cambios TipMatic selecciona la marcha más adecuada y regula el par máximo que le llega a las ruedas motrices para que no patinen.

La suspensión delantera está compuesta por una ballesta parabólica de una sola hoja con una capacidad de carga de 7,5 Tm. La suspensión neumática trasera cuenta con 4 fuelles, y su dureza se puede regular mediante un botón en el salpicadero.

El mando del freno auxiliar no lleva posiciones de frenado fijas como en otras marcas, funciona pulsando hacia abajo, tantas veces como fuerza de frenado necesites, hasta un límite de 6 posiciones. Aunque si se necesita pasar directamente a la posición 6, basta con bajar el mando y rebasar cierta resistencia. En esta posición entran en funcionamiento el freno de válvulas, los 500 KW del intarder e incluso baja a una marcha inferior en la caja de cambios.

Circulando con el CC, el camión utiliza de forma automática el freno auxiliar. El ordenador combina en cada momento, que tanto por ciento de



3. La zona de trabajo es amplia y con multitud de ajustes.
4. El panel de instrumentos es totalmente digital y tiene un diseño muy atractivo.
5. El mando ergonómico para manejar la pantalla auxiliar ya se ha convertido en una señal de identidad MAN.



Las literas son confortables y desde ellas podemos acceder a multitud de controles.

freno de válvulas y de intarder usa, buscando siempre el menor consumo de combustible y eficacia en la frenada.

CÁMARAS DE ESPEJO: MUCHAS VENTAJAS

Este MAN TGX 18.520 viene equipado con espejos retrovisores con cámara (Sistema Optivision). Al principio cuesta adaptarse a esta tecnología, pero cuando pasan unos minutos, te das cuenta de la cantidad de ventajas que tiene este sistema. Los "espejos" tienen tres líneas amarillas. La primera con una flecha indica el final del semirremolque, la segunda +15 metros y la tercera +15 metros más. Esto es ideal para aproximaciones al muelle y adelantamientos. Todo el perímetro de estas pantallas se ilumina en amarillo cuando damos el intermitente para cambiar de carril y los sensores laterales detectan la presencia de otro vehículo en ese lateral. Las dos pantallas están divididas en 3 cuadrículas. En los extremos tenemos una visión en gran angular perfecta para cuando nos incorporamos por un carril de aceleración. El zoom de las cámaras cambia automáticamente en función de la velocidad a la que circulamos, ajustándose así a nuestras necesidades.

RETOQUES AERODINÁMICOS

El MAN TGX 520 ha recibido algunos retoques aerodinámicos que también contribuyen en la reducción de consumo: se han incorporado unas gomas que unen la luna delantera con los pilares A y que hacen que el viento fluya sin ofrecer apenas resistencia, y en la parte trasera de la cabina, los spoilers laterales ahora son un poco más largos y protegen del viento mejor al semirremolque. La característica visera oscura de la parte alta del parabrisas cumple también una labor aerodinámica y no solo estética.

El ancho exterior de esta cabina "GX" es de 2,44m y tiene una altura interior 2,07 m., que nos permite movernos cómodamente entre los dos asientos pues la altura del túnel motor es mínima. Sus dos amplias literas completan una cabina que está perfectamente equipada para la vida a bordo de dos conductores.

PERFECTA RESPUESTA EN TODOS LOS ESCENARIOS

Realizamos la prueba utilizando el modo Efficiently Plus. En este modo, la velocidad máxima programable en el control de crucero (CC)

LA FÓRMULA DEL ÉXITO

Cuando MAN presentó su nueva generación de camiones en 2020 anunció un notable descenso del consumo de combustible, y pudimos comprobarlo al volante del TGX 510. La firma alemana no se ha detenido, ha continuado introduciendo mejoras y afinando diversos detalles y ha incrementado aún más su eficiencia. Ahora pone a disposición de los profesionales del transporte un vehículo que ayudará mejorar su cuenta de resultados.



EL MOTOR D2676 AHORA TIENE 10CV Y LLEGA A LOS 520CV. ES UNA PIEZA CLAVE EN EL INCREMENTO DE LA EFICIENCIA DEL TGX

son 85 km/h. y nosotros programamos +5 para las bajadas. A estas alturas, todos sabemos que una buena manera de ahorrar combustible es dejar que el CC trabaje por nosotros el mayor tiempo posible. En este caso, el MAN TGX 520 utiliza su cartografía interna para conocer como son los próximos tres km que vienen por delante.

En las bajadas pronunciadas, mantiene exactamente los 90 km/h y solo en la última parte de la bajada llega a ponerse a 94 km/h, sin pasarse nunca de 30 sg por encima de 90km/h. Y en las subidas su comportamiento también es impecable: el camión las afronta a los 85 Km/h programados y, al utilizar el modo Efficiency Plus, unas decenas de metros antes de coronar la pendiente corta el gas y llega a la parte más elevada exactamente a 10Km/h menos de la velocidad programada. El sistema MAN EfficiencyCruise es muy preciso y calcula exactamente el momento en el que debe cortar el gas en función de la pendiente y de la carga que llevamos en ese momento. Cuando afrontamos puertos como el de Somosierra con 40 toneladas, también responde con solvencia: mantiene una velocidad media elevada sin disparar el consumo.

Por último, me gustaría destacar que en este MAN podemos regular de una forma rápida la horquilla de velocidad máxima y mínima en la que queremos circular con el CC mediante dos botones de la parte izquierda del volante. Es posible 'jugar' con agilidad con los márgenes de velocidad sin necesidad de entrar en el menú de configuración.



ÁNGEL LUNA
JEFE DE PRUEBAS
DE VEHÍCULOS PESADOS



BARCARGO APUESTA DE NUEVO POR LOS CAMIONES RENAULT TRUCKS T

"ES UN SOCIO IDEAL QUE NOS HA DEMOSTRADO QUE ESTÁ SIEMPRE A NUESTRO LADO"

LA EMPRESA FAMILIAR REFERENTE EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS DE LA PROVINCIA DE NAVARRA SIGUE APOSTANDO POR DAR EL MEJOR SERVICIO A SUS CLIENTES

La compañía con sede en Lesaka ha apostado por sacar la máxima rentabilidad en sus operaciones de larga distancia adquiriendo 18 unidades Renault Trucks Gama T. El pedido lo componen 8 nuevos Renault Trucks de 520 CV equipados con la caja de cambios Optidriver y el Pack Fuel Eco, y 10 unidades Renault Trucks T-Energy 10, que disponen de la tecnología Turbo Compound con la cual se pueden conseguir importantes ahorros de combustible de hasta un

10%. Todo ello con un claro objetivo, proporcionar la máxima rentabilidad en términos de conducción eficiente y ahorro de consumo.

MANTENIMIENTO PERFORMANCE MAXI PREDICT
Además, las nuevas unidades adquiridas por Barcargó llevan incorporado también el mantenimiento Performance Maxi Predict, que asegura la gestión inteligente de las operaciones gracias a la conectividad. Este sistema hace posible la anticipación preventiva y el seguimiento de los principales componentes del vehículo. Sin duda, es el sistema ideal con el que disponer de los vehículos, siempre al día en el mejor estado, con un plan coordinado de las intervenciones que asegura que los camiones permanezcan inmovilizados el mínimo tiempo. Además, los camiones también cuentan con el sistema de gestión de flotas Optifleet con el que, en base a la geolocalización, pueden determinar las mejores rutas para sus vehículos.



LA ELECCIÓN CORRECTA

Barcarga destaca la importancia de elegir las herramientas de trabajo ideales, “para nuestra empresa, la elección correcta de cada uno de nuestros vehículos es determinante ya que de ello depende el poder dar o no el mejor servicio a nuestros clientes. En este sentido, Renault Trucks es un socio ideal que nos ha demostrado que está siempre a nuestro lado”.

De todas ellas, un total de 8 unidades han sido financiadas a través de Renault Trucks Financial Services lo que asegura unas condiciones de financiación excelentes de la mano de los que más saben, los profesionales del camión.

UNA SÓLIDA RELACIÓN

Todo comenzó en el año 1958 cuando Peio Barbarin, experto conductor con muchos años de experiencia al volante, decidió lanzarse a la creación de su propia empresa, Transportes Barbarin. Poco a poco y gracias a su excelencia en el trabajo, la empresa fue consolidándose en el competitivo mercado del transporte de mercancías y unos años después, en 2004, adoptó su actual nombre, Barcarga. Hoy en día, la empresa es ya un referente en su provincia y dispone de una flota de más de 70 unidades de las cuales 31 son Renault Trucks.

EN ESTA OCASIÓN, LA COMPAÑÍA CON SEDE EN LESAKA HA APOSTADO POR SACAR LA MÁXIMA RENTABILIDAD EN SUS OPERACIONES DE LARGA DISTANCIA ADQUIRIENDO 18 UNIDADES RENAULT TRUCKS GAMA T

RENAULT TRUCKS: REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE HASTA UN 7% ES POSIBLE

Con el objetivo de seguir ayudando a sus clientes a sacar la máxima rentabilidad en sus operaciones de transporte y reducir las emisiones de CO2 en carretera, Renault Trucks lanza una nueva campaña de postventa, que está vigente hasta el 30 de septiembre.

Está disponible para todos aquellos vehículos Euro VI de las gamas Renault Trucks T, C y K, pretende asegurar la máxima rentabilidad de las herramientas de trabajo de sus clientes y para ello, la empresa ha dado un paso más: ofrece importantes beneficios que permiten conseguir ahorros de hasta un 7% a todos aquellos vehículos que todavía no estén equipados con las últimas novedades en consumo eficiente.

Con esta nueva promoción, la compañía pone a disposición de las empresas de transporte una importante oferta de soluciones aerodinámicas, así como distintos kits de ahorro de combustible a un precio especial y con descuentos de hasta un 60%. Todo con un mismo objetivo: ofrecer a sus clientes la última tecnología de ahorro de combustible en su gama de vehículos pesados Euro VI.

“Cualquier cliente que se beneficie de esta promoción y siguiendo las recomendaciones en conducción eficiente de Renault Trucks, podrá amortizar la inversión en el primer año, siendo el aliado perfecto para la rentabilidad”, apuntan desde la marca.

RENAULT TRUCKS MANTIENE SU APUESTA POR EL DESARROLLO DE SOLUCIONES CADA VEZ MÁS EFICIENTES





“ESTAMOS TENIENDO UNA DEMANDA ALTÍSIMA DE eDAILY”

ANDRÉS REDOLAR, DIRECTOR DE LA BUSINESS LINE DE LIGEROS DE IVECO ESPAÑA

LA PROPUESTA 100% ELÉCTRICA DEL FABRICANTE ITALIANO PARA EL SEGMENTO DE LOS INDUSTRIALES LIGEROS ESTÁ TENIENDO UNA ACOGIDA EXCEPCIONAL EN EL MERCADO ESPAÑOL. EL MÁXIMO RESPONSABLE DE ESTA ÁREA NOS CUENTA TODOS LOS DETALLES SOBRE LA eDAILY

Qué supone para IVECO el inicio de la comercialización de su primer modelo 100% eléctrico? ¿Cuáles son los puntos fuertes que le permitirán tener protagonismo en este segmento?

IVECO viene apostando por energías alternativas desde hace mucho tiempo, y hay que recordar que la primera Daily 100% eléctrica la desarrollamos hace una década. Fue el embrión que ha dado lugar a la eDaily.

El principal punto fuerte de la eDaily es que es una Daily. En su desarrollo, hemos querido mantener

todas esas características (robustez, fiabilidad...) que han convertido a la Daily en un vehículo industrial de referencia en su segmento. El motor y el depósito se han sustituido por baterías y un motor eléctrico, pero el ADN de la Daily permanece.

¿Cuáles han sido las impresiones de los primeros profesionales que han tenido la oportunidad de conocer de cerca a la IVECO eDaily en España? Como mencionaba anteriormente, los clientes están valorando muy positivamente que se mantenga esa continuidad con la Daily. Destacan que es un vehículo industrial perfecto para carrozar, robusto y que permite hacer lo mismo que con la versión de combustión. Además, se han mostrado gratamente sorprendidos por aspectos puramente eléctricos como su alta capacidad de retención o la recuperación de energía.

Respecto a la autonomía, que es uno de los aspectos que siempre sale a relucir cuando hablamos de vehículos eléctricos, considero hay que dejar de darle excesiva importancia, especialmente en el caso de los comerciales. Simplemente hay que centrarse en analizar si el

pueden ser muy apetecible para los clientes. Por lo tanto, es posible que el peso de los chasis se sitúe en un 60%-65% del total de las ventas de eDaily.

Daily sirve de base para múltiples carrozados. En este ámbito, ¿cuál es la hoja de ruta para esta variante 100% eléctrica? ¿Se podrá carrozar exactamente igual que la versión de combustión o habrá diferencias significativas?

Ya hemos empezado a trabajar con los carroceros. Una de las grandes ventajas de la eDaily es que no hay que tocar nada porque las baterías están encasadas entre los dos largueros. Diría que el proceso de carrozado es aún más sencillo que el de una Daily con motor de combustión. Su chasis es muy plano y el carrozado se facilita enormemente.

Estimamos que, entre los modelos carrozados, los 'frigos' y las cajas paqueteras tendrán una gran demanda, así como las conversiones destinadas a actividades municipales, pero iremos poco a poco descubriendo qué sucede porque es un mercado nuevo para todos.

¿Qué objetivos se han fijado para este primer año? (matriculaciones, pedidos...)

Las grandes flotas, que siempre quieren ser tecnológicamente punteras, y las compañías de alquiler de vehículos son los primeros que incorporan este tipo de novedades, pero en líneas generales, la demanda de eDaily está teniendo muchísimo éxito. Además, cuando los ayuntamientos comiencen a ponerse duros con las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), es muy probable que la demanda repunte con fuerza, y tengo claro que nosotros vamos a estar ahí porque llevamos apostando por la eDaily desde hace tiempo.

El año pasado se matricularon 500 vehículos comerciales eléctricos en España y en este ejercicio la cifra puede rondar los 800. Teniendo en cuenta que acabamos de debutar en este mercado, nos hemos fijado como objetivo conseguir un 10% de cuota, unas 80 unidades. Pero ya puedo anticipar que hemos superado las expectativas y hemos alcanzado esa cifra durante el primer semestre. Podemos llegar a comercializar 100 o 120 unidades en 2023. La electromovilidad es algo imparable y hay que estar preparados para que no nos pase por encima.

¿En qué medida les preocupa que España esté a la cola de Europa en el ámbito de la electromovilidad? ¿Consideran que esta circunstancia puede frenar el gran potencial de este vehículo? ¿Qué medidas consideran prioritarias para revertir esta situación?

Es cierto que la situación de España en este ámbito no es buena, pero la red de puntos de carga no me preocupa en exceso porque las grandes empresas que apuesten por

“EL PRINCIPAL PUNTO FUERTE DE LA eDAILY ES QUE ES UNA DAILY. TIENE BATERÍAS Y MOTOR ELÉCTRICO, PERO EL ADN DE LA DAILY PERMANECE”

rendimiento de la eDaily encaja con el tipo de actividad que voy a realizar. Los vehículos comerciales eléctricos van a estar muy focalizados en la última milla y deben cubrir una jornada de trabajo con una única carga.

Además, hay que tener en cuenta que la electromovilidad tiene mucho margen de evolución y es muy posible que las baterías actuales no tengan nada que ver con lo que nos podemos encontrar dentro de cinco años. Serán baterías con mayor rendimiento y resistencia.

¿Cuándo tienen previsto realizar las primeras entregas? ¿Qué plazos están manejando?

Las primeras unidades de eDaily se entregarán durante el último trimestre de 2023. Los plazos de entrega están entre seis y nueve meses porque la demanda que estamos teniendo de eDaily es altísima. Además de grandes clientes a nivel europeo, está empezando a demandar vehículos el cliente del 'uno a uno'.

La eDaily ofrece múltiples opciones a los profesionales, ¿qué versiones prevén que encajarán mejor en el mercado español?

En la actualidad, el 75% de las matriculaciones de Daily son chasis y, en principio, estimamos que con la versión 100% eléctrica se mantendría un porcentaje similar. Pero creo que somos muy competitivos en la versión Furgón, y productos como la variante de 12 m³



eDaily encaja a la perfección con las necesidades de la distribución de última milla.

VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2023



La IVECO eDaily ha llegado a nuestro país triunfando. Un jurado compuesto por más de medio centenar de empresas del sector del transporte le ha otorgado el premio 'Vehículo Industrial Ligero del Año 2023'. "Que los operadores que utilizan los vehículos industriales ligeros nos hayan otorgado este premio demuestra que vamos por el buen camino. Los usuarios votan con total libertad, no tienen ningún condicionante que les haga desviarse de su realidad", asegura Andrés Redolar. "El premio 'Vehículo Industrial Ligero del Año 2023' nos llena de orgullo porque lo otorgan los profesionales que trabajan con los vehículos", añade.

la eDaily seguro que tendrán sus propios cargadores. Y el autónomo tampoco va a tener problema porque pronto las gasolineras tendrán puntos de carga y las compañías eléctricas también están empujando mucho.

Además, si el mercado eléctrico comienza a tirar como muchos pensamos que lo va a hacer, las Administraciones tendrán que tomar medidas con urgencia.

"PODEMOS LLEGAR A COMERCIALIZAR 100 O 120 UNIDADES DE eDAILY ESTE AÑO EN ESPAÑA. LAS PRIMERAS UNIDADES SE ENTREGARÁN DURANTE EL ÚLTIMO TRIMESTRE"



Andrés Redolar y Luis Gómez-Llorente, Director de la revista Transporte 3.

¿En qué lugar quedará la versión de Daily propulsada con gas natural? ¿Esperan que se produzca un trasvase de las ventas hacia el modelo 100% eléctrico?

No creo que las cosas sean blancas o negras. La electromovilidad no va a ser algo radical, durante bastante tiempo convivirán las distintas alternativas. La eDaily irá ganando terreno a la versión de gas natural pero, a priori, será algo progresivo, aunque es difícil saber lo que puede pasar en cinco o diez años.

¿Cuáles son los planes de Iveco para la variante con motor de combustión? ¿Está previsto continuar desarrollando estos propulsores?

Sí, vamos a seguir desarrollando los motores de combustión. Nosotros nos debemos a nuestros clientes, que se dedican a transportar y nosotros siempre estaremos cerca de ellos para ofrecerles el producto que necesiten. Luego, lógicamente, tendremos que ir adecuándonos a la evolución de las diferentes normas que vayan surgiendo.

Nuestra apuesta por la descarbonización es radical, pero seguiremos evolucionando y adaptándonos al mercado. La flexibilidad siempre ha sido una de las grandes virtudes de IVECO.

Las consecuencias de la pandemia y la guerra de Ucrania han afectado a la producción de todos los fabricantes durante 2022. ¿IVECO ya ha conseguido 'normalizar' los plazos?

En líneas generales, la producción va bien, pero es posible que se pueda producir alguna alteración puntual porque no todos nuestros proveedores trabajan con total normalidad.

El nivel de producción actual en Suzzara y Valladolid se sitúa por encima de la prepandemia, ambas factorías están funcionando a máxima producción, pero llevará un tiempo reducir los plazos de entrega porque el nivel de demanda está siendo muy elevado.

¿Cómo espera que evolucione el mercado, y más concretamente los segmentos en los que tiene presencia IVECO, durante lo que resta de ejercicio?

Teniendo en cuenta como se está comportando el mercado, creo que vamos a movernos en cifras similares a las de 2019, se matricularán unas 34.500 unidades, un 23% más que en 2022. Regresamos al punto en el que estábamos antes de la pandemia.

"DIRÍA QUE EL PROCESO DE CARROZADO ES AÚN MÁS SENCILLO QUE EL DE UNA DAILY CON MOTOR DE COMBUSTIÓN"

Antonio Salgado, director general de Miele Iberia, y Loreto Orejas, responsable de Rentings y grandes cuentas de Volkswagen Vehículos Comerciales.



PRIMER VOLKSWAGEN ID. BUZZ CARGO PERSONALIZADO PARA MIELE ESPAÑA

LA META DE MIELE ES REDUCIR EN UN 30% LAS EMISIONES DE CO2 DE SU FLOTA

EL FABRICANTE DE ELECTRODOMÉSTICOS HA EMPLEADO LAS FURGONETAS BULLI COMO VEHÍCULOS DE SERVICIO PRÁCTICAMENTE DESDE SUS INICIOS

Pintados en el característico color rojo de Miele, como las legendarias T1 de los años sesenta, los ID. Buzz Cargo disponen de elementos especiales para adaptarse a las necesidades del cliente. Estas modificaciones se han desarrollado en el marco de un proceso de desarrollo conjunto entre Miele, el socio de conversión Würth y Volkswagen Vehículos Comerciales. Concretamente, esta unidad dispone en su parte trasera de un sistema de estanterías diseñadas para guardar materiales, piezas de repuesto y herramientas. También se ha instalado una consola central con una mesa plegable integrada que sirve como puesto de trabajo para el conductor.

COLABORACIÓN

Los vehículos que se empleen en Europa proporcionarán una información muy relevante para futuras optimizaciones y amplia-

ciones del servicio de individualización de productos, así como para una mayor electrificación de la flota de servicio de Miele. Miele y Volkswagen Vehículos Comerciales están estudiando nuevas colaboraciones para trabajar en la armonización de futuras soluciones de movilidad con los requerimientos de servicio y buscando servicios digitales que puedan optimizar aún más la cadena logística de Miele y, en un futuro, el uso de la conducción autónoma en las furgonetas de Volkswagen Vehículos Comerciales.

“ENCAJA A LA PERFECCIÓN”

“El ID. Buzz tiene una gran autonomía eléctrica y encaja a la perfección con los requisitos de nuestros equipos técnicos de servicio de atención al cliente”, aseguró Salgado. “Con estas furgonetas totalmente eléctricas estamos dando un gran paso adelante. Nuestra meta es reducir las emisiones de CO2 al menos un 30% para 2030”.

Por su parte, Loreto Orejas destacó que “el ID. Buzz Cargo es un vehículo comercial 100% eléctrico con una potencia de carga de 170 kW, que puede cargar su batería de 77 kWh de energía neta del 5 al 80% en solo 30 minutos”.



SCHMITZ CARGOBULL INAUGURA SU NUEVA PLANTA EN FIGUERUELAS (ZARAGOZA)

SU CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN PUEDE ALCANZAR LAS 60 UNIDADES DIARIAS

LA FIRMA ALEMANA HA INVERTIDO 16,6 MILLONES DE EUROS EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNAS INSTALACIONES DE 20.000 METROS CUADRADOS, DISTRIBUIDOS EN LÍNEA DE MONTAJE, ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, OFICINAS Y ENTREGA DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS, SOBRE UNA PARCELA DE 104.000 METROS CUADRADOS

La nueva planta de Schmitz Cargobull Ibérica, cuya capacidad de producción puede alcanzar las 60 unidades diarias, destaca por su polivalencia: se pueden producir lonas correderas SCS, semi-rremolques frigoríficos SKO y paqueteros en una única línea de ensamblaje. "Esto nos permite ser más flexibles y nos podemos adaptar mejor a los

cambios del mercado y de la demanda", ha explicado Jordi Romero, Director General de Schmitz Cargobull Ibérica.

Su plantilla formada por 338 trabajadores contribuye a alcanzar un nivel de productividad elevado. Desde que se inicia la producción de un vehículo hasta que está listo para entregar transcurren poco más de dos horas y media. "Es la línea de montaje más rápida de todo el grupo, con un volumen actual de producción de 20 unidades por turno", ha destacado Romero. Los vehículos fabricados en Figueruelas se comercializarán principalmente en España, Francia, Portugal y norte de África, y en menor cantidad en Italia, Bélgica, Alemania, Ucrania y Bulgaria.

Además, la marca mantendrá su apuesta por la innovación, lo que le ha permitido fabricar semirremolques y el 100% de sus componentes. También ha integrado los servicios asociados al tráiler como la telemática, la financiación, una amplia red de posventa o la disponibilidad de vehículo usado.

EL ACTO DE INAUGURACIÓN DE ESTAS NUEVAS INSTALACIONES REUNIÓ A MÁS DE 700 INVITADOS

Por último, hay que resaltar que el respeto del medio ambiente ha estado muy presente en el diseño de estas nuevas instalaciones: se ha logrado un 33% de reducción en el consumo de energía, y tiene capacidad de producir más del 33% del total de electricidad consumida con paneles solares.

“ESTAS NUEVAS INSTALACIONES VAN A MARCAR UN ANTES Y UN DESPUÉS”

El acto de inauguración ha reunido a más de 600 clientes del sector del transporte y ha contado con la presencia de Andreas Schmitz, CEO de Schmitz Cargobull, que ha explicado que la compañía es "sinónimo de estabilidad y seguridad, y garantiza en todo el mundo unos estándares de alta calidad, desde la configuración del vehículo hasta su entrega al cliente". El CEO ha añadido que la posición de la marca en el mercado nacional "está afianzada desde hace años, pero, sin duda, estas nuevas instalaciones van a marcar un antes y un después en eficiencia,



Jordi Romero, Director General de Schmitz Cargobull Ibérica, Andreas Schmitz, CEO de Schmitz Cargobull y Miguel Iglesias, Director Comercial de Schmitz Cargobull Ibérica.



Cientos de empresarios del transporte de mercancías por carretera asistieron al acto de inauguración.

130 AÑOS DE ÉXITOS



La multinacional, fundada en Alemania en 1892, cuenta con factorías en Reino Unido, Turquía, Alemania, Lituania y Australia, además de una amplia cobertura en venta y posventa en Francia, Italia o Portugal, entre otros países. La producción total de la compañía ronda los 61.000 vehículos anuales. La compañía suma una plantilla de 6.900 empleados y en el ejercicio 2021-2022 facturó alrededor de 2.300 millones de euros.

FUERTES EN ESPAÑA

En España, empezó a producir lonas hace más de dos décadas, y construye semirremolques frigoríficos desde 2010. Posteriormente, comenzó a fabricar vehículos con equipo de frío para Portugal, Francia e Italia. En 2019, Figueruelas alcanzó nivel máximo de producción: 20 vehículos diarios en dos turnos. Con la puesta en marcha de la nueva fábrica, las anteriores instalaciones de Schmitz Cargobull pasarán a ser utilizadas para el área de postventa.

Desde la implantación de la empresa en nuestro país (2002), ha vendido más de 40.000 vehículos nuevos: más de 21.000 lonas correderas, más de 15.000 frigoríficos, más de 2.000 furgones de carga seca y más de 1.100 bañeras y portacontenedores.

seguridad y rentabilidad que se trasladarán a los clientes”.

Para este año las estimaciones más optimistas fijan la producción de esta nueva planta en 5.000 vehículos, que suponen un 10% del volumen de producción del grupo alemán. En 2022 se fabricaron 3.878. "Nos hemos adaptado al mercado y esto es una de las claves del éxito", apunta Miguel Iglesias, Director Comercial de Schmitz Cargobull Ibérica.

SE PREVÉ QUE DE ESTAS INSTALACIONES SALGAN 5.000 SEMIRREMOLQUES ESTE AÑO (3.878 EN 2022), QUE SUPONEN UN 10% DEL VOLUMEN DE PRODUCCIÓN DEL GRUPO ALEMÁN



NORIEGA GRUPO LOGÍSTICO REFUERZA SU SERVICIO E-COMMERCE

ACABA DE INCORPORAR SEMIRREMOLQUES KÄSSBOHRER Y KÖGEL

LA COMPAÑÍA EXTREMEÑA HA ANUNCIADO LA ADQUISICIÓN DE UNA NUEVA FLOTA DE SEMIRREMOLQUES PAQUETEROS PARA FORTALECER SU PRESENCIA EN EL CRECIENTE MERCADO DEL COMERCIO ELECTRÓNICO

UNA GARANTÍA DE CALIDAD

La ampliación de la flota no solo permitirá a Noriega Grupo Logístico satisfacer la creciente demanda nacional, sino que también fortalecerá sus capacidades en el ámbito del transporte internacional. "Esta inversión refleja nuestro compromiso de brindar a nuestros clientes del sector del comercio electrónico un transporte confiable y seguro. Esta nueva flota nos permitirá consolidar nuestra posición en el mercado y convertirnos en una garantía de calidad para el transporte en esta era digital", asegura Antonio Cortés Noriega, Director adjunto de Noriega Grupo Logístico.



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

Noriega Grupo Logístico ha incorporado 45 semirremolques paqueteros Kögel y Kässbohrer. De los vehículos adquiridos, 15 de la marca Kögel y 18 de la marca Kässbohrer ya están operativos, lo que permite a la empresa ofrecer a sus clientes una capacidad de transporte eficiente y confiable. La calidad, seguridad y durabilidad que ofrecen los vehículos de ambas marcas han sido factores determinantes a la hora de realizar la adquisición. "Gracias a su diseño de cajas cerradas, estos furgones paqueteros brindan una mayor seguridad en comparación con los remolques convencionales (tauliners)", destacan desde la compañía.



Kögel gana presencia en la flota de Noriega Grupo Logístico.



CARRERAS GRUPO LOGÍSTICO APUESTA FUERTE POR IVECO

La compañía aragonesa acaba de incorporar a su flota 90 tractoras IVECO S-WAY equipadas con motor Cursor EVI de 530 CV, que es plenamente compatible con los biocombustibles de segunda generación HVO / XTL (EN 15940). Además, estos IVECO S-WAY cuentan con eje trasero de nueva generación y una aerodinámica mejorada. "Permitirán reducir el consumo de combustible hasta en un 3%", señalan desde Carreras Grupo Logístico. El operador logístico comparte con la marca italiana su apuesta por la sostenibilidad.

"IVECO y Motortrans avanzan en el camino de la descarbonización, acercándose ya a los objetivos de 2025, mediante la introducción de características de producto que reducen las emisiones de CO2", destacan sus responsables. Además, Carreras Grupo Logístico sigue ejecutando su plan de sostenibilidad: apuesta por el uso de biocombustibles, ha inaugurado un centro de producción de hidrógeno en su delegación de Masquefa (Barcelona) y tiene en marcha proyectos de eficiencia y seguridad al volante para sus conductores.

CONTINENTAL OBTIENE LA HOMOLOGACIÓN DE SU NUEVO TACÓGRAFO INTELIGENTE

Continental ha recibido la homologación para VDO DTCO 4.1. Esta versión del tacógrafo inteligente, resultado de las especificaciones del paquete de movilidad de la UE, introduce funciones nuevas y otras parcialmente modificadas, además de proporcionar datos fiables para una interpretación y control más eficiente en el transporte internacional de mercancías. Esta es la primera vez en los cien años de historia del tacógrafo que la legislación ha asignado funciones de control adicionales al tacógrafo que van mucho más allá del registro de los tiempos de trabajo y descanso. Desde la marca han mostrado su satisfacción por contar con la aprobación a tiempo para su lanzamiento en el mercado. "Nada se interpone en el camino para la entrega de la segunda generación del tacó-

grafo inteligente antes de la fecha de lanzamiento prevista para todos los vehículos de nueva matriculación a partir del 21 de agosto de 2023", asegura Dirk Gandras, quien lidera el desarrollo de tacógrafos en el segmento Connected Commercial Vehicle Solutions.



MICHELIN ACOMPAÑA A VOLVO TRUCKS EN EL CAMINO DE LA ELECTROMOVILIDAD

En su firme apuesta hacia un transporte de vehículos pesados de cero emisiones y una industria más sostenible, Volvo ha confiado en la innovación y en la capacidad tecnológica de Michelin para



sus jornadas de electromovilidad celebradas en Barcelona, Zaragoza y Valencia. En la presentación de su gama de camiones eléctricos, las cabezas tractoras de Volvo Trucks y los semirremolques se equiparon con neumáticos MICHELIN X Line, la opción de Michelin para recorridos de larga distancia con un bajo consumo de energía, gracias a su reducida resistencia a la rodadura. Un neumático que ahorra y, al mismo tiempo, cuida el medioambiente. Por su parte, los camiones rígidos se equiparon con la gama MICHELIN X Multi, que destaca por su polivalencia en carretera y autopista y por su gran duración y movilidad en cualquier condición climática, por lo que son ideales para recorridos tanto de corta como de larga distancia. "Entramos en una nueva era en la que fabricantes, transportistas, cargadores y autoridades tenemos que trabajar más unidos que nunca por una movilidad más sostenible. Y esta colaboración es una buena muestra de ello", destaca David Sánchez, Country Manager Camión & Bus Primeros Equipos de Michelin.



SEFAC SE COMPROMETE CON LA GARANTÍA DEL FABRICANTE

ADEMÁS DE COLUMNAS MÓVILES, COMERCIALIZA DIVERSOS EQUIPOS DE TALLER

DESDE HACE MÁS DE 50 AÑOS, SEFAC PRESTA SUS SERVICIOS EN ESPAÑA A LOS TALLERES DE MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES, SERVICIOS OFICIALES DE CAMIONES, Y EMPRESAS DE TRANSPORTES PÚBLICO Y DEL SECTOR INDUSTRIAL

La empresa española con sede en Coslada (Madrid) cuenta con un equipo de técnicos especializados que ofrecen un amplio abanico de soluciones (reparaciones, garantías, puestas en marcha, formaciones, contratos de mantenimientos...) para que sus máquinas estén siempre disponibles para trabajar sin interrupción y garantizando la máxima seguridad para los operarios. Además, dispone de todos los repuestos originales para los equipos de su fabricación, incluso para los más antiguos instalados en los años 80' o 90'.

SOLUCIONES PARA CUALQUIER APLICACIÓN

La amplia gama de SEFAC permite encontrar la solución más adecuada con un presupuesto ajustado para cualquier aplicación.

El **modelo ESENCIAL 65** con 4 columnas de 6,5t puede ser el producto perfecto para una empresa que no necesite levantar vehículos todos los

días. Permiten realizar trabajos mecánicos con ergonomía y dejar elevado el vehículo en caso de que sea necesario. Con **ESENCIAL 65**, se aprovecha el espacio y es posible elevar los vehículos en cualquier lugar.

En un taller grande donde las columnas se utilizan más a menudo y se tienen que mover bastante, las columnas con batería (sin cables) son una buena solución. El **modelo inalámbrico SW2** puede trabajar en configuraciones de 4 o 6 columnas (o más), y permite una puesta en marcha rápida, sin perder tiempo en llevar y conectar cables. Los usuarios simplemente deben preocuparse de tener cargadas las baterías de las columnas, respetando el tiempo de carga mínimo.

En caso de uso intensivo de las columnas, los responsables de la marca aconsejan siempre elegir las columnas con cables, el **modelo HY82**, que destaca por su comodidad.

Sus enchufes desconectables entre columnas son fáciles de manejar y difíciles de dañar. Además, cuando las columnas se ubican siempre en la misma zona del taller, se puede realizar una conexión aérea para no tener mangueras en el suelo.



Red de foso SEFAC.

Según la disponibilidad, los profesionales también pueden adquirir columnas SEFAC de segunda mano, totalmente revisadas, probadas y con garantía del fabricante.

SIN OLVIDAR OTROS EQUIPOS DE TALLER

SEFAC también comercializa redes de fosos para proteger este lugar del taller, que se puede transformar en un peligro si no está bien indicado y protegido. "Nuestra red nos parece el mejor compromiso con muy buena relación precio/eficacia y calidad. Y es fácil de quitar y poner", destacan.

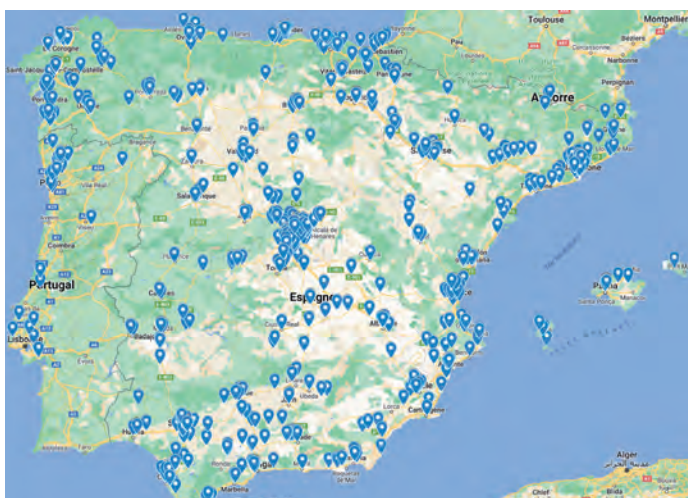
También dispone de máquinas para desmontar los neumáticos de vehículos industriales y equilibrar las ruedas, que son potentes y fáciles de utilizar. Su gama incluye los sistemas de lavado para las piezas o para los bajos de los vehículos.

La última novedad en su gama de productos son los bancos de frenos móviles, que ofrecen los

Lavadora de piezas SEFAC



COLUMNAS DE ALTA CALIDAD



"Somos la única empresa en España especializada en las columnas móviles de elevación con este nivel de servicio, y una oferta de productos tan amplia. Lo avala la red de clientes que tenemos en España, y los más de 1600 juegos de 4 columnas todavía funcionando. ¡Las más antiguas todavía en servicio teniendo más de 20 años!", resume Philippe Maigre, Director de SEFAC ESPAÑA.

mismos servicios que un frenómetro convencional sin los inconvenientes de un sistema fijo. No se pierde espacio en el taller porque la máquina se puede instalar en cualquier sitio, hasta en el exterior. Da la ventaja de poder desplazarse a otros sitios puntualmente para campañas de controles de los frenos. SEFAC se ha asociado con una gran marca especializada en estas máquinas.



DESPUÉS DE MEDIO SIGLO, LAS CIFRAS PONEN DE MANIFIESTO QUE SEFAC CUENTA CON EL RESPALDO DE LOS CLIENTES: HAY MÁS DE 6.000 COLUMNAS MÓVILES FUNCIONANDO EN ESPAÑA

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



SE ACABA EL TIEMPO PARA EL TACÓGRAFO DIGITAL NO INTELIGENTE

DEBEN TENERSE MUY EN CUENTA EL TIPO DE TACÓGRAFO Y LOS PLAZOS A LA HORA DE CARROZAR

LA UE ESTABLECIÓ QUE A PARTIR DEL 21 DE AGOSTO DE 2023 SERÁ OBLIGATORIO EL USO DE TACÓGRAFOS DIGITALES DE SEGUNDA VERSIÓN (G2V2)

Estos equipos disponen de la autenticación de mensajes de navegación del servicio abierto de Galileo (OSNMA) para permitir la autenticación de las posiciones registradas por el tacógrafo mediante el uso del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) de Galileo. Este sistema geoposicionará a los vehículos en cada momento.

NO ESTÁN LLEGANDO LOS TACÓGRAFOS G2V2

Pero la OSNMA se encuentra actualmente en una fase de ensayo público, con una declaración de servicio prevista solo para después de la fecha en la que se introduzca la segunda versión del tacógrafo inteligente en los ve-

hículos de nueva matriculación (21/08/2023). Ya sabemos que no están llegando los tacógrafos G2V2 a las fábricas de los fabricantes de chasis y por lo tanto, muchos de los chasis que recibimos estas semanas y recibiremos en estos meses, aún tienen equipos de primera versión G2V1. Algunos de estos serán tacógrafos de transición, que significa que pueden ser actualizables (por software) a las versiones G2V2, pero la mayoría serán tacógrafos no actualizables.

UN RÉGIMEN TRANSITORIO

Para intentar evitar el colapso, la Comisión publicó hace unas semanas el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/980 a fin de establecer un régimen transitorio para adaptar el software de los tacógrafos inteligentes G2V1 al geo-posicionamiento por satélite cuando éste entre en funcionamiento y, al mismo tiempo, para prever que no sean necesarios cambios en el hardware y ese mismo tacógrafo pueda convertirse en G2V2 con una sencilla actualización informática.

Tipo de tacógrafo	Fecha límite de matriculación de vehículos nuevos	Fecha límite de uso en vehículos ya matriculados
Análogo Digital de primera generación (G1V1)	Expirado	31/12/2024
Digital de segunda generación G2V1 (no actualizable)	21/08/2023	21/08/2025 (vehículos ya matriculados que realicen operaciones de transporte internacional)
Digital de segunda generación G2V1 (de transición)	31/05/2024 ó 5 meses después de activación sistema OSNMA	21/08/2025

Por supuesto, cualquier tacógrafo de transición debe garantizar todas las funcionalidades establecidas en el capítulo II del Reglamento (UE) n.º 165/2014, como son registro de posición, teledetección de manipulaciones o malos usos e interfaz con STI, como marca la normativa de homologación de estos dispositivos.

Pero este nuevo Reglamento de Ejecución también permite que los vehículos que disponen de tacógrafos de transición puedan ser matriculados (por primera vez) hasta el 31 de mayo de 2024 o cinco meses después de la fecha de la declaración de servicio de la autenticación de mensajes de navegación del servicio abierto de Galileo, si esta es posterior.

Esto implica que para planificar la matriculación de los chasis con tacógrafo, ahora tenemos que ver cuales instalan equipos G2V2 puros, G2V1 de transición (actualizables) o en el peor caso posible, G2V1 no actualizables.

El cronograma de tiempos límite de matriculación de los vehículos en función del tacógrafo que instalan, se refleja en la tabla adjunta.

HAY QUE SER PREVISORES

En relación con la fecha del 21 de agosto de 2023, no habrá más novedades. Por lo tanto, si tienes algún vehículo en proceso de carrozado, es muy importante asegurarse, mediante comunicación con el fabricante del vehículo, qué tipo de tacógrafo tiene instalado el chasis. Así se puede prever si los plazos de fabricación del carrozado permitirán cumplir las fechas límite de matriculación.

También hay que recordar que si tienes un tacógrafo digital de primera generación o analógico, no puedes demorar mucho los trámites para realizar su sustitución porque, pese a quedar aún año y medio para la sustitución forzosa, es posible que sea difícil disponer de tacógrafos para vehículos ya matriculados porque las fábricas de vehículos demandan muchas unidades.

Salvador Nuñez Bustos
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



ASCATRAVI representa a nivel nacional tanto a los carroceros y transformadores que a día de hoy diseñan y fabrican carrocerías sobre vehículo rígido, como aquellos que reparan, reforman o transforman vehículos industriales y comerciales. Si necesitas una carrocería o transformar tu vehículo, busca quien puede hacerlo en www.ascatravi.org



La garantía del fabricante



FRENÓMETRO MÓVIL PARA INDUSTRIALES

- NO REQUIERE INSTALACIÓN U OBRA CIVIL
- SE PUEDE DESPLAZAR DENTRO DEL TALLER O FUERA
- HASTA 15 TONELADAS POR EJE
- PARA TODO TIPO DE VEHÍCULO

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



SCANIA CRECE CON LAS NUEVAS INSTALACIONES DE SCALEVANTE EN ALICANTE

Scalevante ha inaugurado un nuevo punto de servicio de la marca sueca en el municipio de El Rebolledo, a 10 kilómetros de Alicante con fácil acceso desde la A-31. Sustituye al anterior situado en la carretera de Ocaña. Cuenta con cerca de 11.000m² destacando la notable extensión de la campa y la modernidad y eficiencia del taller. El edificio, totalmente equipado, posee todas las medidas de seguridad, con una dotación tecnológica de última generación que permite dar servicio a los clientes más exigentes. Todo enfocado desde la sostenibilidad, pilar de la marca Scania.

Las nuevas y modernas instalaciones de Scalevante fueron presentadas ante numerosos clientes y personalidades de la marca. Al encuentro asistieron 250 personas, entre otros, Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica, quien destacó la trayectoria de Scalevante: “tras 30 años de compromiso, Scalevante junto con Scania, crecen para dar el mejor servicio y cobertura a nuestros clientes en un eje fundamental para el transporte pesado. Una relación fructífera con años de historia y con un futuro conjunto y prometedor siempre con el cliente como pilar central en el negocio”.



IVECO REFUERZA SU PRESENCIA EN GERONA

Acaba de presentar junto al concesionario en propiedad en Cataluña, Zona Franca Alari Sepauto, las nuevas instalaciones de la concesión en Gerona con el objetivo de reforzar la presencia comercial de la marca en la provincia catalana y prestar un completo servicio de venta y postventa a toda la flota de modelos de IVECO que operan en la zona. Este nuevo espacio, situado en la en Carrer Mas Falgàs 38, Polígono d'Abastaments 17180 Vilablareix de Gerona, se divide en una zona edificada de casi 3.000 m² con un área de exposición de vehículos, oficinas, taller y área de recambios, así como zona descubierta de 200 m² con dos campas de vehículos nuevos y seminuevos. Las instalaciones congregan a marcas de Iveco Group como IVECO, fabricante de vehículos industriales, e IVECO BUS, vehículos para pasajeros. Además, cuentan con tecnología de última generación como herramientas de telediagnos, y un taller completamente equipado para dar el mejor servicio a los vehículos industriales, de pasajeros, militares y de misiones especiales, así como servicio 24h, y taller de electricidad y electrónica.

NUEVA BASE DE SERVICIO POSTVENTA DE LECITRAILER EN PORTUGAL

La firma aragonesa celebró la inauguración oficial de su base de servicio postventa en Mangualde (Portugal). Al igual que el resto de las bases de servicio postventa de Lecitrailer, está equipada con potro de enderezado de chasis, cabina de granallado, cabina de pintura, frenómetro, sistema de alineación de neumáticos por láser y fosos para reparación. Con la puesta en marcha de la nueva base postventa, Lecitrailer cuenta con siete instalaciones propias dedicadas a ella con una superficie conjunta de más de 500.000 m², cinco en España (Zaragoza, Barcelona, Madrid, Valencia y Sevilla), una en Francia (Lyon) y esta última en Mangualde (Portugal). Durante el acto de inauguración que contó con la presencia del alcalde de Mangualde, Marco Filipe Pessoa de Almeida, el director general de Lecitrailer, Carlos Leciñena, enfatizó la importancia que tiene para Lecitrailer el mercado portugués, y aseguró que gracias a la nueva base de servicio postventa podrán estar más cerca de los clientes portugueses.



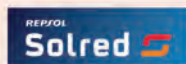
¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



V O L V O

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.