

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

Año 46. #485.
Octubre 2023

TRANSPORTE3

www.transporte3.com



ELECTROMOVILIDAD LOS FABRICANTES ESTÁN PREPARADOS

- Llega el Mercedes-Benz eActros 600 • 44 toneladas: cuanto antes, mejor •
- Entrevistas: Antonio Rasero (DAF) y Sebastián Figueroa (Scania) •
- MAN: Un extra de seguridad • Especial: Medios de Pago •

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



ELECTROMOVILIDAD: LOS TRANSPORTISTAS, SOLOS ANTE EL PELIGRO



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Las sucesivas normativas Euro han ido arrinconando al diésel progresivamente. La Unión Europea no se ha detenido en su cruzada para reducir las emisiones de camiones y buses, que son los responsables de más del 25 % de estas emisiones de GEI del transporte por carretera. En este escenario la electromovilidad ha tomado la delantera a los biocombustibles y combustibles sintéticos para convertirse en la punta de lanza de la transición energética en el transporte.

Los fabricantes de vehículos industriales están cumpliendo con su parte del 'trabajo': casi todos comercializan modelos 100% eléctricos o se encuentran en la recta final de su proceso de desarrollo. Por su parte, los transportistas también están a la altura de las circunstancias y van incorporando estos vehículos a sus operativas.

Desgraciadamente, otros muchos actores no están respaldando con firmeza el proceso de descarbonización del transporte de mercancías por carretera. Según denuncian los transportistas, las ayudas para adquirir camiones eléctricos llegan muy tarde y, en ocasiones, cuando se hacen efectivas se producen sorpresas des-

agradables porque la cuantía es inferior a la esperada. Además, el gobierno se resiste a activar medidas de apoyo a los camiones eléctricos como la exención en el pago de peajes o las deducciones en el impuesto de sociedades por la compra de vehículos pesados de bajas emisiones. Por otro lado, los trámites administrativos para poner en servicio puntos de carga en las instalaciones de las empresas en muchas ocasiones se eternizan (superan los doce meses) y la potencia disponible no siempre es la deseable. Y el desarrollo de una red de puntos de carga sólida a escala nacional y europea también parece lejano.

La realidad es que siguen existiendo un sinnúmero de obstáculos para trabajar con vehículos eléctricos, que son notablemente más caros que los diésel y su TCO es más elevado. Desde el sector se reclama seguridad jurídica para emprender con ciertas garantías las inversiones que requiere la electromovilidad. Pero, por el momento, las administraciones solo se limitan a fijar objetivos, y nadie diseña medidas eficaces con recursos suficientes para evitar que los transportistas carguen con la mayor parte del riesgo en la transición energética.



03



06



22



28



39



47



54

03 EDITORIAL

Electromovilidad: los transportistas, solos ante el peligro

39 ESPECIAL

Electromovilidad: Más despacio de lo deseable

22 PRODUCTO

Mercedes-Benz eActros 600

47 ESPECIAL

Medios de pago

06 EN PORTADA

Las 44 toneladas: Cuanto antes, mejor

28 ENTREVISTA

Antonio Rasero, Director Comercial de DAF en España

54 ASCATRAVI

Carrocías que marcan la diferencia



12 REPORTAJE

Castillo Trans: "Hemos hecho una lectura adecuada de las necesidades del mercado en cada momento"

16 ENTREVISTA

Sebastián Figueroa, Director General de Scania Ibérica

34 REPORTAJE

MAN: Un extra de seguridad

56 ENTREVISTA

Antonio Morales, Director de Recambios de DAF en España

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



ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





44 TONELADAS: CUANTO ANTES, MEJOR

LOS TRANSPORTISTAS TEMEN VERSE PERJUDICADOS POR UNA REGULACIÓN EUROPEA DE PESOS Y DIMENSIONES

CUANDO LA MODIFICACIÓN DE LA NORMATIVA QUE REGULA MASAS Y DIMENSIONES ESTABA ENCARRILADA, LA CONVOCATORIA ANTICIPADA DE ELECCIONES GENERALES Y LA PARÁLISIS ADMINISTRATIVA PROVOCADA POR EL RESULTADO DE LAS MISMAS HA IMPEDIDO QUE SE CONSUME OTRO CAMBIO 'HISTÓRICO'

A día de hoy lo único que está claro es que los transportistas van a cumplir con su palabra y no obstaculizarán la llegada de las 44 toneladas, tal y como se comprometieron en los acuerdos de diciembre de 2021. Llegados a este punto, existe inquietud en el sector por saber cuándo y cómo se hará efectiva la modificación normativa. “Estamos hartos de que no se concreten las cosas. Los que mañana tenemos que comprar un camión o una cisterna queremos saber qué tenemos que hacer”, reclamó el consejero delegado de ESK, Francisco Corell, en el 9º Congreso de CETM Cisternas.

¿CUÁNDO?

Todo seguirá parado hasta que no se constituya un nuevo Gobierno. Por lo tanto, el futuro de las 44 tonela-

das, en buena parte, también está en manos de los potenciales socios de Sánchez. Si no logra los apoyos necesarios y hay que repetir las elecciones generales, será complicado que lleguen antes de 2025.

A la espera de cómo evolucionan los acontecimientos, el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza, es partidario de acelerar al máximo para conseguir que España tenga una normativa propia antes de que Europa modifique la actual Directiva europea sobre pesos y dimensiones de los vehículos de transporte, como parte de la Estrategia europea de Movilidad Sostenible, “porque puede que no defienda los intereses de los transportistas como a nosotros nos gustaría”, remarcó De la Roza.

Los cargadores presentes en el Congreso de CETM Cisternas se expresaron en la misma línea. “Consideramos que cuanto antes lleguen las 44 toneladas, mucho mejor”, aseguró Manuel Arce, Director de Logística Integral de Ercros, que incidió en que no se debería excluir ningún tipo de mercancías (“No hay ningún motivo para dejar fuera a las peligrosas”). Por su parte, Juan Bouzas, Director de Derivados Lácteos de Prolactea, señaló que “no vemos dificultad en que este cambio normativo se aplique”, aunque añadió que será importante encontrar el momento adecuado: “Si no se implantan en un mo-



mento de franco crecimiento económico, los transportistas difícilmente podrán incrementar sus tarifas”.

Por su parte, el presidente de CETM Cisternas, Alberto Ramírez, mostró más cautela y presentó la realidad de este tipo de transporte ante las 44 toneladas: “Solo el 45% de la flota de las empresas españolas dedicadas al transporte en cisterna está preparada para adaptarse a un incremento de la masa máxima”, según refleja una encuesta realizada por la organización. A tenor de estos datos, Ramírez reclamó tiempo, ayudas para poder afrontar las inversiones, y una legislación que garantice el traslado del incremento de los costes a los clientes. “Para que salga bien, tenemos que hacerlo con mucho cariño y mucho cuidado”, remató Ramírez.

EL PRESIDENTE DE LA CETM, OVIDIO DE LA ROZA, ES PARTIDARIO DE ACELERAR AL MÁXIMO PARA CONSEGUIR QUE ESPAÑA ACTUALICE LA NORMATIVA DE PESOS Y DIMENSIONES ANTES DE QUE SE MODIFIQUE LA REGULACIÓN EN EUROPA. “SEGURO QUE SERÁ MÁS BENEFICIOSO”, REMARCÓ

“ESTAMOS HARTOS DE QUE NO SE CONCRETEN LAS COSAS. LOS QUE MAÑANA TENEMOS QUE COMPRAR UN CAMIÓN O UNA CISTERNA QUEREMOS SABER QUÉ TENEMOS QUE HACER”

EUROPA ACELERA PARA CAMBIAR PESOS Y DIMENSIONES

La Comisión Europea ha hecho pública su propuesta de modificación de la actual Directiva europea sobre pesos y dimensiones de los vehículos de transporte, como parte de la Estrategia europea de Movilidad Sostenible, con la finalidad de limitar los impactos negativos al medio ambiente. El objetivo principal que persigue esta Directiva “es impulsar la adopción de vehículos pesados de cero emisiones y promover la compatibilidad modal y la cooperación, mediante fuertes incentivos, incluida la carga útil adicional, para que los operadores reverdezcan sus flotas o participen en operaciones intermodales”.

Europa propone como medidas más efectivas para conseguir dichos objetivos autorizar de manera automática el transporte transfronterizo de vehículos más pesados o más largos entre todos los Estados miembros vecinos que lo permitan, y armonizar los pesos y dimensiones máximos con los límites más comunes permitidos actualmente. El incremento del peso máximo hasta 44 toneladas ya se permite en 13 Estados miembros y en otros muchos ya circulan megacamiones de hasta 25,25 metros de longitud y 60 toneladas.

Además, se pretende permitir un peso adicional a los vehículos que utilizan tecnologías de emisión cero, ya que tienden a aumentar el peso de los vehículos.

Por otra parte, con la modificación de la Directiva también se fomentará la adopción de cabinas más aerodinámicas y otros dispositivos de ahorro de energía, no solo mejorando la comodidad y la seguridad de los conductores, sino también aumentando la eficiencia.

Desde Fenadismer aseguran que la tramitación y aprobación final de la nueva Directiva europea se alargará al menos dos años, pero otras voces del sector consideran que la proximidad de las elecciones al Parlamento Europeo (se celebrarán del 6 al 9 de junio de 2024) puede acelerar todo el proceso. En relación con esta cuestión, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, ha explicado que han decidido centrarse en la propuesta relativa a los pesos y dimensiones debido a la tardía presentación del paquete. “Priorizamos esta propuesta porque permite maximizar la capacidad del transporte y su eficiencia al autorizar una mayor capacidad de carga, y promover el transporte intermodal. Esperamos alcanzar una orientación general en diciembre”.



LA BONIFICACIÓN AL GASÓLEO AVANZA HACIA LA DESAPARICIÓN



La bonificación al gasóleo para los profesionales del transporte se redujo a 5 céntimos por litro el pasado 1 de octubre y si nada cambia, desaparecerá el 31 de diciembre. Durante el VII Congreso de AT-FRIE, los transportistas expresaron su intención de luchar para recuperar la bonificación de 20 céntimos / litro. “Entendemos que incluso un Gobierno en funciones podría tomar esta decisión. Vamos a pelear por ello”, afirmó Ovidio de la Roza, presidente de la CETM, pero las semanas pasan y no hay señales que inviten al optimismo. Si finalmente desaparecen, “vamos hacia una situación en la que las empresas difícilmente podrán mantener una estructura de rentabilidad”, advirtió el presidente de FVET, Carlos Prades.

Desde otros ámbitos, también se respalda la llegada de las 44 toneladas. El sector agroalimentario español apoya la medida de incrementar el tonelaje de los camiones porque “se favorecería la competitividad de la cadena agroalimentarias al reducir los costes unitarios del transporte”. Desde la Confederación Española de Cooperativas Agrarias ponen de relieve la importancia del transporte por carretera para su sector “ya que permite proveer de inputs a las explotaciones agrarias y ganaderas, transportar los productos primarios hasta las empresas transformadoras y distribuir los alimentos a los puntos de venta”. “De hecho, según los datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un 39% de los trayectos de transporte de mer-

A FALTA DE MÁS DETALLES, TODO INDICA QUE LA NORMATIVA EN ESPAÑA SERÁ SIMILAR A LAS QUE YA ESTÁN VIGOR EN PAÍSES COMO PORTUGAL Y FRANCIA. "YA ESTÁ TODO INVENTADO" APUNTÓ EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, JAIME MORENO

cancias por carretera se vinculan al sector agroalimentario” destacan.

¿CÓMO SE IMPLANTARÁN?

Ya se ha realizado la consulta pública previa que tiene por objeto recabar la opinión de ciudadanos, organizaciones y asociaciones antes de la elaboración de un proyecto normativo. El siguiente paso será la publicación de un borrador, “que no va a sorprender a nadie porque ya está todo inventado: se trata de distribuir las 44 toneladas entre cinco ejes”, anticipó el director general de Transporte Terrestre, Jaime Moreno en su intervención en el 9º Congreso de CETM Cisternas.

A la espera de que se hagan públicos los detalles, el presidente del CNTC, Carmelo González, considera que las empresas de transporte “ya tienen información suficiente para ir preparándose”, aunque no escondió ciertas preocupaciones. “Estamos hablando de 12 toneladas en eje motriz y se están vendiendo tractoras con 11,5 toneladas”, apuntó. A su juicio, otro problema será el previsible colapso de las ITV cuando haya que adecuar las fichas técnicas.



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.





TACÓGRAFO INTELIGENTE DTCO 4.1 DE CONTINENTAL

EL FABRICANTE CONFIRMA QUE CUBRIRÁN “TODA LA DEMANDA QUE NOS PIDE EL MERCADO”

EL TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN DE VDO, DTCO 4.1 CONSIGUIÓ LA HOMOLOGACIÓN EL PASADO MES DE JUNIO, Y LOS RESPONSABLES DE CONTINENTAL HAN ANUNCIADO QUE HAN DUPLICADO EL RITMO DE PRODUCCIÓN PARA RESPONDER A LA ELEVADA DEMANDA

Fabricamos 18.000 tacógrafos inteligentes de segunda generación por semana”, aseguró Alberto Pérez, director del segmento de Tacógrafos y Servicios Telemáticos Iberia y Latinoamérica en Continental Automotive Spain, durante el acto de presentación de este nuevo dispositivo. Además, recomendó a las flotas de transporte internacional que programen su instalación en alguna de las próximas revisiones.

FECHAS CLAVE

Los camiones que realizan transporte internacional y ahora cuentan con un tacógrafo digital o analógico tendrán que sustituirlo antes del 31 de diciembre de 2024, y los camiones de transporte internacional con tacógrafo inteligente de primera generación deberán sustituirlo por uno de segunda generación antes del 1 de agosto de 2025. Además, los vehículos con un peso total de 2,5 y 3,5 toneladas que viajen a través de las fronteras requerirán un tacógrafo de segunda generación a partir de julio de 2026.

ASÍ ES EL 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. Mejores condiciones de trabajo, igualdad en términos de competencia, y más seguridad en las carreteras son los objetivos del paquete de movilidad y cuyos reglamentos se han ido aplicando sucesivamente. La nueva segunda generación del tacógrafo inteligente permitirá ahora el control y la aplicación de estas regulaciones.

Una de las tareas más importantes del nuevo DTCO 4.1 es la de mejorar la documentación en el cobotaje y el desplazamiento de conductores. Para lograr esto, la posición del vehículo y los cruces fronterizos se detectan automáticamente a través de un módulo GNSS (Sistema Global de Navegación por Satélite) y se registran en la memoria. Además, un interfaz Bluetooth proporciona más conectividad, lo que facilita la lectura y el control del tacógrafo en dispositivos externos. El DTCO 4.1 es compatible con las nuevas tarjetas de conductor, ahora con capacidad de almacenamiento ampliada de 28 a 56 días. La seguridad de los datos está garantizada y los tacógrafos utilizan datos de posición procedentes del sistema europeo de navegación por satélite Galileo.

IVECO

Drive the road of change



MANTENEMOS EL
TIPO DE INTERÉS
HASTA LA ENTREGA
FINANCIACIÓN AL
2,99% TIN
3,83% TAE*

Ver para creer. Financiamos toda la gama Daily.

LOCOS POR DAILY.

2,99% TIN / 3,83% TAE*

Compra tu vehículo IVECO de Gama DAILY este verano y
mantendremos el tipo de interés hasta la fecha de entrega.



*Ejemplo de Leasing a tipo de Interés Fijo para vehículo marca IVECO modelo Daily Entry 35S16V 10,8M3. Precio al contado 29.444,00 €. Precio financiado 29.444,00 € (matriculación e IVA no incluido). Entrada 0,00 €. Plazo 48 meses, 49 cuotas de 637,49 €. Tipo deudor Fijo 2,99 %, T.A.E. 3,83%. Comisión de apertura 1,50%, 441,66 €, al contado. Intereses 1.793,01 €. Importe Total del Crédito 29.444,00€, Coste Total del Crédito 2.234,67 €. Importe Total Adeudado 31.678,67 €, Precio Total a Plazos 31.678,67 €. Siendo el día de contratación 01/08/2023 y el primer pago el 01/08/2023. Sistema de amortización francés. Oferta válida para operaciones presentadas hasta 30/09/2023 y hasta la entrega del vehículo (se respetarán las condiciones financieras firmadas en el contrato hasta la entrega efectiva del vehículo para todas aquellas operaciones presentadas antes del 30/09/2023, este inclusive). Para empresarios y profesionales. Leasing ofrecido, sujeto a estudio y aprobación por parte de Transolver Finance, E.F.C., S.A. Todos los importes reflejados son sin IVA. Aplicable a toda la gama IVECO Daily (para vehículos carrozados, consultar condiciones).

IVECO
CAPITAL
PUBLICIDAD



“HEMOS HECHO UNA LECTURA ADECUADA DE LAS NECESIDADES DEL MERCADO EN CADA MOMENTO”

GLORIA ROMERA, CEO DE CASTILLO TRANS

EL 24 DE NOVIEMBRE DE 1983, LA EMPRESA ALICANTINA INICIABA SU ACTIVIDAD. A LO LARGO DE CUATRO DÉCADAS HA CONSEGUIDO UN CRECIMIENTO ESPECTACULAR “MANTENIMIENTO LA ESENCIA DE SUS ORÍGENES”

estos países, siempre con una constante por delante: calidad de servicio”, recuerda Gloria Romera, CEO de Castillo Trans.

Con el inicio del siglo XXI, arrancó una nueva etapa. Se puso en marcha el centro logístico en Benejúzar (Alicante) con el objetivo de adaptarse a las nuevas necesidades del mercado. “En ese momento observamos que los clientes necesitaban realizar cargas fraccionadas y grupajes paletizados y refrigerados. Y en 2002 inauguramos estas instalaciones y comenzamos una aventura que se prolonga hasta la actualidad, con un constante crecimiento de la facturación año a año”, explica Romera, que a la hora de señalar las claves de este éxito apunta en dos direcciones: “hemos sabido hacer una lectura adecuada de las necesidades del mercado logístico en cada momento”, y pone en valor la flexibilidad de la compañía para adaptarse a las necesidades de cada cliente.



Castillo Trans forma parte de los jurados que otorgan los premios ‘Camión del Año’ y ‘Quinta rueda: Semirremolque del Año’

Castillo Trans nació en el seno de un grupo familiar para encargarse de exportar sus productos hasta suelo francés, pero pronto comenzó a trabajar de forma independiente ampliando su flota y el número de destinos (Alemania, Holanda e Inglaterra se sumaron a Francia). “Durante las dos primeras décadas fuimos creando una cartera importante con empresas de

UN ESCENARIO COMPLEJO

Gloria reconoce que el sector está viviendo una situación “más compleja” que otros años: “Resulta complicado trasladar al mismo ritmo la incesante inflación en los costes a las tarifas de los clientes. Además, este nuevo escenario con tipos de interés elevados está haciendo todo más difícil”. Aunque Romera encuentra ciertas similitudes con la crisis de 2008, mantiene su optimismo: “Esperamos salir reforzados de este ciclo transitorio”.

En la pasada campaña, los volúmenes de carga en el ámbito hortofrutícola se vieron lastrados por las condiciones climatológicas, pero Castillo Trans consiguió mantener su ritmo de trabajo gracias a la carga fraccionada. De cara a la próxima campaña, las pre-

DE CARA A LA PRÓXIMA CAMPAÑA, LAS PREVISIONES SON POSITIVAS: “PENSAMOS QUE LA CALIDAD DEL PRODUCTO ESPAÑOL Y EL GRAN SERVICIO LOGÍSTICO QUE OFRECEMOS SON MUY VALORADOS POR NUESTROS PAÍSES VECINOS”

siones son positivas: “pensamos que la calidad del producto español y el gran servicio logístico que ofrecemos son muy valorados por nuestros países vecinos. España tiene garantizada su continuidad como líder hortofrutícola en Europa en los próximos años en el segmento ‘calidad-servicio-puntualidad-seriedad’, que es donde nosotros queremos estar”.

DIGITALIZACIÓN

Para mantener su posición de privilegio, el software de gestión de Castillo Trans está en constante evolución. Desde hace años trabajan con SAP y tienen integrado en su sistema servicios GPS, termografía, alarmas, transmisión de datos en tiempo real con los conductores, y próximamente se apoyarán en la IA para conseguir optimizar rutas y tiempos. “Para nosotros, desde siempre, la digitalización ha sido un valor añadido. Fuimos pioneros en el desarrollo de software en España adaptado a la logística para grupajes con SAP, y es un camino en el que seguimos avanzando sin parar desde hace años”.

CASTILLO TRANS SE APOYARÁ EN LA IA PARA CONSEGUIR OPTIMIZAR RUTAS Y TIEMPOS. “PARA NOSOTROS, DESDE SIEMPRE, LA DIGITALIZACIÓN HA SIDO UN VALOR AÑADIDO”

PLENA CONFIANZA EN RENAULT TRUCKS

Castillo Trans ha adquirido 100 camiones Renault Trucks T HIGH T4X2 13L E6 para esta campaña. “Confiamos plenamente en la firma francesa desde hace más de 15 años de la mano de nuestro partner exclusivo R1 Gama. Nos dan un trato personalizado y preferencial con unas renovaciones constantes en el corto plazo”, explica Gloria Romera. Además del nivel de confort que ofrecen a los conductores, destaca que estos nuevos camiones son mucho más sostenibles, y ayudarán en un porcentaje importante a reducir la huella de carbono.

“La actividad del grupaje hortofrutícola, en modalidad de entregas Just-In-Time, con puntualidad en destino, nos obliga a seguir confiando en la robustez e independencia del motor diésel, en su versión más ecológica (E6), para la mayoría de nuestros tráficos”, afirma la CEO de Castillo Trans, pero deja abierta la puerta a los camiones ‘alternativos’: “Para otras líneas del negocio, estamos estudiando la posibilidad de incorporar vehículos eléctricos con la suficiente autonomía para poder dar el servicio exigido por los clientes”.





PRESENTE Y FUTURO DEL SECTOR

A la hora de valorar las medidas “históricas” que han entrado en vigor desde las movilizaciones de diciembre de 2021, Gloria Romera se muestra contundente: “Apoyamos todas las medidas al 100%”. Considera positiva la prohibición de la carga y descarga por parte del conductor (“Ha mejorado la calidad su trabajo”) y aplaude que las cláusulas de combustible se hayan generalizado en los contratos de transporte. También destaca que los clientes cada vez son más comprensivos con el impacto que tienen las subidas del gasóleo en una empresa de transporte. Con relación a esta cuestión, recuerda la importancia que han tenido las

**BONIFICACIONES AL COMBUSTIBLE:
“ESPERAMOS QUE ESTE TIPO DE
AYUDAS TENGAN SU CONTINUIDAD
PORQUE TAMBIÉN CONTRIBUYEN A
CONTENER LA INFLACIÓN, QUE ES
UN PROBLEMA GLOBAL DE EUROPA
EN ESTOS MOMENTOS”**

“LAS MUJERES QUE DIRIGIMOS EMPRESAS TENEMOS MUCHAS MÁS VENTAJAS”



Gloria Romera reconoce que siempre le gustó la logística y cuando vino a vivir a España se sintió muy atraída por el proyecto de Castillo Trans “porque era una empresa avanzada en conceptos de igualdad, y aquí seguimos al día de hoy”, resume. A la hora de analizar su dilatada trayectoria en un sector con escasa presencia femenina, asegura que no ha encontrado obstáculos: “Al contrario, las mujeres que dirigimos empresas tenemos muchas más ventajas en un mundo aparentemente de hombres”. A su juicio, “tanto las mujeres como los hombres pueden emprender en el mundo empresarial en igualdad de oportunidades”.



bonificaciones al combustible. “Esperamos que este tipo de ayudas tengan su continuidad porque también contribuyen a contener la inflación, que es un problema global de Europa en estos momentos”, remarca la máxima responsable de Castillo Trans.

Respecto a la llegada de las 44 toneladas, desde Castillo Trans apoyan todas las normativas que permitan a las empresas de transporte “ser más competitivos”, aunque consideran que no supondrá un gran impacto para la compañía “porque la mayoría del volumen transportado se hace en cargas fraccionadas”.

ESCAZOS DE CONDUCTORES

Los responsables de Castillo Trans aseguran que por el momento no les faltan conductores, pero reconocen que es una problemática que va a más: “Es una pena que los jóvenes vean al sector logístico en general, a veces por su exigencia, como un trabajo no prioritario”.

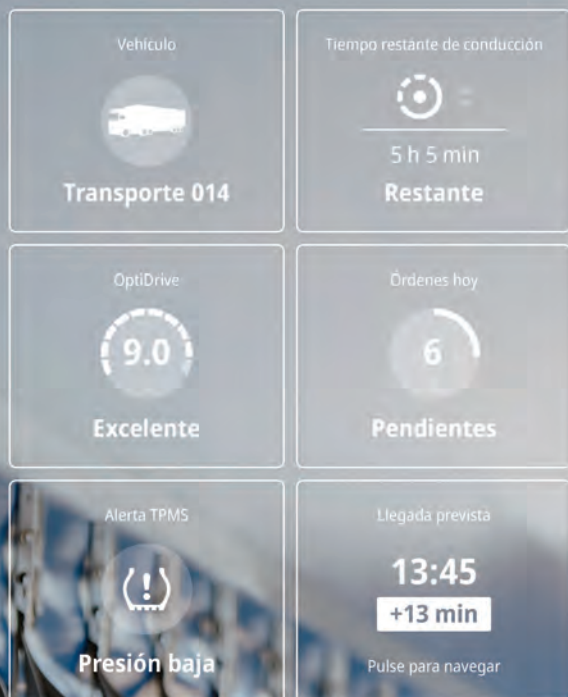
Para retener el talento, la empresa alicantina apuesta por la constante motivación y la formación: “consideramos que somos ‘la mejor escuela para formación de conductores’ ya que con la práctica que adquieren en nuestra compañía están preparados para cualquier trabajo logístico. Nos preocupamos mucho por la fidelidad y estabilidad de nuestra plantilla”.



Empodera a tus conductores. Aumenta tu productividad.

Con Webfleet, lo consigues.

Tus conductores son esenciales para tu negocio. Cuando están en la carretera, quieres asegurarte de que pueden desempeñar su trabajo de forma segura, eficiente y con el mínimo estrés. Webfleet te proporciona, a ti y a tus conductores, las herramientas más valoradas del mercado para que el trabajo sea más fácil, seguro y mejor.



Más información:
webfleet.com | +34 91 349 65 28

Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey



“SCANIA SUPER CUBRE LAS EXPECTATIVAS DE TODOS LOS TRANSPORTISTAS”

SEBASTIÁN FIGUEROA, DIRECTOR GENERAL DE SCANIA IBÉRICA

UN JURADO COMPUESTO POR MÁS DE CENTENAR DE OPERADORES DE TRANSPORTE OTORGÓ EL PREMIO ‘CAMIÓN DEL AÑO 2023’ AL SCANIA SUPER. LA ACOGIDA ESTÁ SIENDO ESPECTACULAR EN UN MERCADO QUE MANTIENE UN BUEN RITMO: “NO APRECIAMOS SÍNTOMAS DE PARÓN EN LA RENOVACIÓN DE FLOTAS NI EN LOS NUEVOS PEDIDOS”

Cómo está siendo el ejercicio actual para Scania en España?

Después de los problemas derivados de la pandemia, podemos decir que este año el volumen de producción está siendo normal, y comercializaremos más de 4.000 unidades en España y Portugal. La cadena de producción se está estabilizando y ya podemos cumplir con nuestros clientes.

Las matriculaciones de camiones (>6 ton) en España superarán la frontera de las 25.000 unidades este año. ¿Considera que son las cifras que le corresponden al mercado español? ¿Cómo espera que se comporte el mercado en 2024?

Hay una acumulación de pedidos que no se pudieron entregar en los dos años anteriores. La falta de componentes y los problemas de producción nos afectaron a todos los fabricantes y ahora estamos regularizando la situación. Por ello, creo que este año superaremos tranquilamente la frontera de las 25.000 unidades, hay que tener en cuenta que el último trimestre suele ser muy fuerte en el mercado ibérico.

Preveamos que el mercado también se situará en torno las 25.000 unidades en 2024 porque seguimos recuperando el retraso acumulado en las entregas. Además, vemos que en el mercado se siguen demandando camiones, no apreciamos síntomas de parón en la renovación de flotas ni en los nuevos pedidos.

La pandemia y la guerra de Ucrania lastró la producción de vehículos, ¿ya han conseguido recupe-

rar el ritmo de producción prepandemia? ¿Se han 'normalizado' los plazos de entrega?

Lanzamos el nuevo Super justo en pandemia, con nuevos proveedores y componentes y eso generó retrasos que afectaron a la serie anterior y a la nueva serie. Además, Scania Super ha tenido un comportamiento extraordinario y la demanda de unidades no ha dejado de crecer. Este éxito también ha dificultado la estabilización de la cadena de producción.

En 2024, las fábricas de Scania en todo el mundo producirán unos 110.000 camiones. Tenemos la certeza de que cumpliremos con las fechas de entrega comprometidas y seguiremos reduciendo los plazos, que volverán a la normalidad en 2025. En el caso de los camiones híbridos y eléctricos, hay que decir que las entregas son más rápidas, unos tres meses aproximadamente.

¿Los procesos de concentración que se están produciendo en el sector del transporte están cambiando el perfil del cliente? ¿Las flotas tienen más peso hoy en día?

La concentración se está produciendo fundamentalmente en las empresas de transporte frigorífico y pienso que los próximos cinco años se mantendrá esta tendencia. Nosotros como fabricante seguimos atendiendo a todos los clientes como lo hemos hecho hasta ahora: queremos ofrecerles los mejores costes operativos del mercado. Aunque, por supuesto, las concentraciones generan distintos volúmenes de compras y dan lugar a otro tipo de negociaciones.

En cualquier caso, creo que seguirán existiendo flotas grandes, medianas y pequeñas y también autónomos, pero habrá que ver el peso que tiene cada uno de ellos en el futuro.

En el caso de las grandes flotas, ofrecemos la posibilidad de atender el mantenimiento de los camiones en sus propias instalaciones. Supone una notable reducción de tiempos de inmovilización y por consiguiente un incremento de la rentabilidad. Pero Scania adapta su oferta de servicios a las necesidades de todo tipo de cliente.

Scania Super fue reconocido como 'Camión del Año en España 2023' por un jurado compuesto por más

“LA TRACTORA ELÉCTRICA PARA ÁMBITO REGIONAL, QUE TENDRÁ UNA AUTONOMÍA DE 350 KILÓMETROS, SE EMPEZARÁ A PRODUCIR EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 2024”

“SCANIA SUPER HA TENIDO UN COMPORTAMIENTO EXTRAORDINARIO: EL AHORRO DE COMBUSTIBLE HA SUPERADO EL 10% EN MUCHOS CASOS. LA DEMANDA DE UNIDADES NO HA DEJADO DE CRECER”

de un centenar de operadores de transporte y especialistas del mundo de la automoción. ¿Qué acogida le está brindando el mercado español? Cuando lanzamos el Scania Super anunciamos que el ahorro de combustible sería de un 8%, un porcentaje muy significativo teniendo en cuenta que nuestra gama de camiones ya ofrecía los mejores consumos del mercado. Posteriormente, cuando los clientes tuvieron la oportunidad de probar unidades 'demo' las impresiones fueron muy positivas: el ahorro de combustible ha superado el 10% en muchos casos y el comportamiento general del vehículo ha resultado muy satisfactorio. Hemos demostrado a los transportistas que con este producto Scania Super pueden ahorrar 3.000, 4.000 o 5.000 euros al año por camión, dependiendo de la diferencia de consumo con la marca que están utilizando en sus flotas al momento de las pruebas y eso es lo que hace tomar una decisión de compra. Además, en el caso de las flotas estas cifras se multiplican por muchas unidades.

Scania Super es un producto que cubre las expectativas de todos los transportistas y el volumen de demanda no deja de crecer. Ahora que se van ejecutando las renovaciones de flotas de nuestros clientes, transportistas que trabajaban con otras marcas han probado las unidades 'demo' y ya nos están realizando pedidos.

Después de más de un año en el mercado, tenemos un volumen de datos suficiente para afirmar que las incidencias están siendo mínimas, se sitúan por debajo de las de generaciones anteriores.

Han apostado fuerte por la electromovilidad en segmento de la distribución. ¿Se está cumpliendo la hoja de ruta marcada para esta tecnología? A finales de 2020 y en 2021 mostramos a los cargadores nuestros vehículos eléctricos e híbridos para distribución y todos los pudieron probar. Ya hemos entregado más de 80 unidades, fundamentalmente híbridos, aunque el eléctrico, que ofrece 240 kilómetros de autonomía, también ha tenido buena acogida.



Luis Gómez-Llorente, Director de Transporte 3, charla con Sebastián Figueroa.

“ESTIMAMOS QUE EN CINCO AÑOS EL TCO DE UNA TRACTORA 100% ELÉCTRICA SERÁ SIMILAR AL DE UN DIÉSEL POR LA ECONOMÍA DE ESCALA (NO ES LO MISMO FABRICAR 1.000 O 20.000 CAMIONES) Y LA EVOLUCIÓN DEL COSTE DE LA ENERGÍA”

Posteriormente, presentamos las otras aplicaciones que pueden tener estos camiones en el ámbito urbano (recogida de residuos, portacontenedores...) y el próximo paso será la llegada de la tractora para ámbito regional, que tendrá una autonomía de 350 kilómetros y se empezará a producir en el primer trimestre de 2024. Esperamos tener unidades de prueba para nuestros clientes a finales de este ejercicio.

De cara al futuro, igual que hemos hecho anteriormente con nuestros motores, nos queremos diferenciar de los competidores. En el ámbito eléctrico, ya contamos con nuestra propia fábrica de baterías, que nos permitirá ofrecer mejores tiempos de carga, más vida útil (casi 10 años) y mayor autonomía.

¿Cuándo llegará la tractora 100% eléctrica? ¿Qué nos puede adelantar sobre ella?

A finales de 2024 estará disponible la tractora para larga distancia con una autonomía de 500-600 kilómetros.

¿Qué papel deben jugar los cargadores en el despegue de la electromovilidad?

Es fundamental que los cargadores apoyen a los transportistas en esta transición hacia un transporte más sostenible. A día de hoy, con las ayudas, el TCO de un vehículo eléctrico sigue estando por encima de el de un diésel (+10% aprox.). En el caso de los híbridos, las cuentas sí salen, y estimamos que en cinco años el TCO de una tractora 100% eléctrica será similar al de un diésel por la economía de escala (no es lo mismo



En el caso de Europa, creemos que la electromovilidad será la principal alternativa. A la larga, los costes van a bajar y va a ser una tecnología competitiva.

fabricar 1.000 o 20.000 camiones) y la evolución del coste de la energía.

Además, hay que tener presente que la electromovilidad es mucho más que un camión eléctrico. Nosotros ofrecemos soluciones globales a los clientes (análisis de sus rutas, instalación de puntos de carga...) y los acompañamos en todo el proceso.

Scania siempre se ha caracterizado por probar un amplio abanico de tecnologías en su familia de camiones (gas, híbridos, eléctricos, HVO...). ¿Tienen claras cuáles van a ser las opciones más válidas a medio plazo para la larga distancia y para la distribución?

Siempre hemos estado a la vanguardia en pruebas y producción de diversas tecnologías, pero la predominante en cada país dependerá de la matriz energética de cada uno ellos. En el caso de Europa, creemos que la electromovilidad será la principal alternativa. A la larga, los costes van a bajar y va a ser una tecnología competitiva. Considero que el HVO y los camiones híbridos también serán alternativas con protagonismo en el camino hacia un transporte más sostenible. Por su parte, el hidrógeno será válido para nichos puntuales, pero no para larga distancia. Aunque es una tecnología limpia, su producción y distribución son caras.

Las normativas de cada país (incentivos en peajes, restricciones...) y el TCO de cada una de las alternativas serán determinantes en el avance de las distintas soluciones. En cualquier caso, en Scania estamos preparados para ofrecer productos que se adaptan a los contextos que se pueden dar en Latinoamérica, Asia, África o Europa.

¿Cómo valora el previsible aplazamiento de la normativa Euro 7?

En principio, para nosotros la llegada de la Euro 7 no supone un problema porque todos los motores de Super se podrían adaptar para cumplir los requisitos de esta normativa. Y cuando se produzca esta circunstancia, se detendrá el desarrollo de los propulsores diésel.

Al igual que el resto de los fabricantes, consideramos absurdo ir hacia la Euro 7 cuando ya estamos en un proceso de migración hacia otras tecnologías, que posiblemente culminará en la próxima década. En concreto, el objetivo de Scania es que el 50% de la producción sea eléctrica en 2030. Y en 2040-50, el protagonismo de la electromovilidad será máximo.

Scania Smart Dash es una clara apuesta por la digitalización. ¿Será opcional? ¿En qué medida ayudará a mejorar la rentabilidad de los transportistas? Este producto va a venir de serie en todos los camiones y buses que entreguemos a partir de abril y mayo 2024. Scania Smart Dash interacciona con el

we simplify mobility



Para los que su actividad está en la carretera: **¡Vamos a hacerlo sencillo!**

Desde el repostaje nacional e internacional hasta mantenimiento de vehículos, desde soluciones de peaje hasta la gestión de flota.

¡Estamos aquí para hacer más sencilla la gestión de tu negocio!

**En toda Europa.
Siempre que nos necesites.**



Simplifica tu movilidad en
uta.com



conductor y con los sistemas digitales de la compañía, cuenta con dos paneles de instrumentos digitales de gran tamaño.

Todo este aumento en seguridad reduce la siniestralidad de la flota, la fatiga de los conductores y aumenta el tiempo operativo del vehículo, con estos sistemas ayudaremos tanto al conductor como al empresario transportista a dar el mejor uso al camión. Además, cumple con todas las normativas en materia de ciberseguridad que entrarán en vigor a partir de julio.

En 2016, Scania fue el primer fabricante de vehículos industriales que consiguió la certificación 'Top Employer'. ¿Qué actuaciones están llevando a cabo en la actualidad para reforzar la importancia del capital humano?

Necesitamos a la gente para que el negocio funcione. Apostamos por ofrecer la máxima capacitación a todo nuestro personal porque queremos que estén perfectamente preparados para todo lo que está a la vuelta de la esquina: no es lo mismo vender un camión diésel que ofrecer una solución de electromovilidad.

Además de ofrecer los mejores productos, estamos enfocando nuestros esfuerzos para que la experiencia del cliente sea excelente. Ellos son el centro del negocio y cuando entran en un taller o un concesionario deben sentirse protagonistas, por ello cada año realizamos importantes inversiones en nuestra red.

El Bosque Scania, que ahora cumple 10 años, también fue otra iniciativa pionera. ¿qué supone para la marca?

Scania tiene una gran trayectoria en el ámbito de la sostenibilidad. Además de los productos, siempre hemos querido ir un poco más allá y así surgió la idea de plantar un árbol por cada camión o bus matriculado en la Península Ibérica. Arrancamos hace 10 años con el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid y hemos continuado incluso en pandemia. Vamos a dar continuidad al Bosque Scania porque recoge muchos de nuestros valores: reconocimiento a nuestros clientes en la colaboración de este proyecto, entregándoles un certificado por cada árbol plantado por la matriculación de su vehículo, espíritu de equipo, respeto y responsabilidad con el medioambiente, ya tenemos firmado un acuerdo para los próximos cuatro años.

Argentina y Chile ya cuentan con su Bosque Scania y estoy seguro de que esta idea se exportará a más mercados.

“VEMOS QUE EN EL MERCADO SE SIGUEN DEMANDANDO CAMIONES, NO APRECIAMOS SÍNTOMAS DE PARÓN EN LA RENOVACIÓN DE FLOTAS NI EN LOS NUEVOS PEDIDOS”

“EL FUTURO VA POR EL LADO DE LOS SERVICIOS Y QUEREMOS SER LOS MEJORES PORQUE ESO ES LO QUE NOS VA A DIFERENCIAR DEL RESTO DE FABRICANTES”

¿El mercado de VO está comenzando a reactivarse o aún la oferta sigue siendo limitada?

Al no haber vehículos nuevos, la demanda de VO ha sido elevada durante los últimos años. Nuestros camiones usados también ofrecen unos excelentes costes operativos y los clientes lo saben. Este ejercicio vamos a comercializar unos 1.700 camiones e incluso tenemos vendidas unidades procedentes de renting que se recogerán en los próximos meses. Creo que el año que viene también será bueno en esta área.

¿Qué momento vive la red de servicio de Scania?

Durante la pandemia no cerramos ningún punto de servicio, ni realizamos ERTE ni ERE. Nos esforzamos al máximo para estar al lado del cliente.

El futuro va por el lado de los servicios y queremos ser los mejores porque eso es lo que nos va a diferenciar del resto de fabricantes. Estamos inmersos en un programa que se desarrollará durante cinco años para que los concesionarios hagan inversiones en infraestructuras y se adapten a las nuevas tecnologías. Hay vida para la red con la llegada de la electromovilidad, no tengo ninguna duda. Las horas que se dedican a un diésel también se emplearán en los camiones eléctricos, en otras cosas (intervenciones en las baterías, actualizaciones de software, contratos de mantenimiento de los camiones y sus centros de carga de las baterías, etc...). Además, hay que tener presente que en los próximos 10-20 años el diésel va a convivir con el resto de las tecnologías (HVO, gas, electromovilidad...), habrá que seguir reparando estos camiones porque no van a desaparecer de un día para otro.

¿Qué objetivos se han fijado para 2024?





Nuestro objetivo es volver a un mercado normal: vender 4.000-4.200 camiones nuevos en el mercado ibérico, unos 1.700-1.800 usados y alrededor de 500 buses. Y seguir con un nivel de servicios que cubra los costes operativos de Scania y de nuestra red.

El PIB sigue creciendo, nada indica que se vaya a producir una recesión, pero hay que tener en cuenta que tenemos dos guerras y nunca se sabe cuál puede ser su repercusión. Por supuesto, tenemos planes de contingencia para otros escenarios.



Solicita tu **tarjeta SOLRED** y mejora la **gestión** de tus vehículos

Con **SOLRED** te ayudamos en la **gestión y control** de tus vehículos, descubre todas las ventajas.

-  **Más de 3.900 Estaciones de Servicio** en España y Portugal.
-  Recibe por e-mail las **facturas SOLRED**, para mayor comodidad y seguridad.
-  Posibilidad de pagar en los **peajes sin necesidad de parar con SOLRED VIA-T**.
-  **Nuevo servicio Gestión de Flotas:** gestiona tu flota de vehículos de manera eficiente, sencilla y sin costes gracias a una **avanzada analítica de datos** que te ofrece **mayor seguridad y control**, con informes detallados sobre tu operativa diaria.

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

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



eACTROS 600: LA TRACTORA ELÉCTRICA DE MERCEDES-BENZ YA ES UNA REALIDAD

AMPLÍA SU APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD A LARGA DISTANCIA

MERCEDES-BENZ TRUCKS HA PRESENTADO LA VERSIÓN DE SERIE DEL PRIMER CAMIÓN ELÉCTRICO DE LARGA DISTANCIA EN UN EVENTO MULTITUDINARIO CELEBRADO AL SUR DE HAMBURGO (ALEMANIA)

Con este camión eléctrico pesado, el fabricante alemán quiere establecer un nuevo estándar en el transporte de mercancías por carretera, en términos de tecnología, sostenibilidad, diseño y rentabilidad para los operadores de flotas eléctricas. Próximamente, algunos transportistas podrán probar las primeras versiones 'demo' en condiciones reales, y su comercialización se iniciará antes de que finalice el año. La producción en serie arrancará en el último trimestre de 2024 en Wörth

am Rhein, donde también se seguirán produciendo los camiones con propulsión diésel. Además de la cabeza tractora, Mercedes-Benz Trucks comercializará también variantes rígidas del eActros 600.

DISEÑO RUPTURISTA

A primera vista, el diseño del eActros 600 es rupturista. Se caracteriza por una aerodinámica especialmente eficiente. Esto se consigue con el capó frontal grande, completamente cerrado y redondeado, un parachoques optimizado, que incluye revestimiento de los bajos, un acceso aerodinámico mejorado para el conductor y aletas laterales extendidas en forma de vela. Los deflectores de aire en los montantes A, un spoiler adicional en el techo y un compartimento del motor hermético completan las mejoras aerodinámicas de la cabina. Además, la cabina está equipada con peldaños de aluminio, un nuevo concepto de faros con faros LED de matriz y una banda luminosa LED. Mercedes-Benz Trucks comercializa la cabina con el nombre "ProCabin", que tiene un



EL eACTROS 600 DISPONE DE TRES PAQUETES DE BATERÍAS DE 207 KWH (621 KWH DE CAPACIDAD TOTAL INSTALADA) QUE LE PERMITEN ALCANZAR UNA AUTONOMÍA DE MÁS DE 500 KM

permite una mayor autonomía con la misma capacidad de batería instalada.

Los tres paquetes de baterías le permiten alcanzar una autonomía de 500 kilómetros sin carga intermedia. Si el conductor aprovecha para recargar las baterías durante una pausa de tacógrafo, podría recorrer más de 1000 kilómetros al día. Según los datos de la marca, alrededor del 60 por ciento de los trayectos de larga distancia de los clientes de Mercedes-Benz Trucks en Europa son de todos modos inferiores a 500 kilómetros, lo que significa que la infraestructura de carga en el almacén y en los puntos de carga y descarga es suficiente en estos casos. Para todos los demás usos, la ampliación continua de la infraestructura de carga pública es esencial para que el camión eléctrico sea viable para el tráfico de larga distancia en toda Europa. Además de la carga CCS con hasta 400 kW, próximamente el eActros 600 también permitirá la carga de megavatios (MCS). En una estación de carga adecuada con una potencia de aprox. un megavatio, las baterías se pueden cargar del 20 al 80 por ciento en unos 30 minutos.

coeficiente de resistencia aerodinámica de la cabina ProCabin un nueve por ciento menor que la cabina del Actros de serie.

Esta tractora ha sido diseñada para mover hasta 44 toneladas. Con un semirremolque estándar, tiene una carga útil de unas 22 toneladas en la UE, aunque en algunos casos, la legislación nacional puede permitir una mayor carga útil.

500 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

El eActros 600 dispone de tres paquetes de baterías de 207 kWh cada uno. Estos ofrecen una capacidad total instalada de 621 kWh. Las baterías se basan en la tecnología de células de fosfato de hierro de litio (LFP) y se caracterizan por una larga vida útil. Los ingenieros de desarrollo de Mercedes-Benz Trucks han diseñado el eActros 600 para que cumpla con los mismos requisitos en cuanto a durabilidad del vehículo y de los componentes que un Actros de tráfico de larga distancia pesado convencional comparable. Es decir, hasta 1,2 millones de kilómetros en diez años de servicio. Después de este tiempo de uso, el estado de salud de la batería debe ser superior al 80 %. Además, a diferencia de otras tecnologías de celdas de batería, con la tecnología LFP se puede utilizar aproximadamente el 95 % de la capacidad instalada. Esto

INNOVADORA TECNOLOGÍA DE PROPULSIÓN

Mercedes-Benz Trucks ha desarrollado un nuevo eje eléctrico de 800 voltios con dos motores eléctricos y un cambio de cuatro velocidades especialmente para el uso en el tráfico pesado de larga distancia. Los motores eléctricos generan una potencia continua de 400 kW y una potencia máxima de 600 kW y aseguran una aceleración potente, un elevado confort de conducción y un elevado dinamismo de conducción. La potencia máxima del motor está disponible casi siempre sin interrupción del par motor.



El diseño exterior es rupturista y destaca por una aerodinámica especialmente eficiente.

MERCEDES-BENZ TRUCKS HA DESARROLLADO UN NUEVO EJE ELÉCTRICO DE 800 VOLTIOS CON DOS MOTORES ELÉCTRICOS Y UN CAMBIO DE CUATRO VELOCIDADES ESPECIALMENTE PARA EL USO EN EL TRÁFICO PESADO DE LARGA DISTANCIA

Además, con un estilo de conducción previsor, se puede recuperar energía eléctrica mediante la recuperación, que se devuelve a las baterías del eActros 600 y vuelve a estar disponible para el sistema de propulsión. En función de la situación, el conductor puede elegir entre cinco niveles de recuperación energética diferentes. Opcionalmente, la conducción con un solo pedal también se puede activar en la pantalla táctil del puesto de conducción digital, es decir, deceleración mediante recuperación con accionamiento reducido del freno mecánico.

El eActros 600 dispone del acreditado sistema de control de la velocidad de conducción y del cambio Predictive Powertrain Control (PPC), adaptado especial-



El interior de la cabina mantiene la línea estética del Actros. En materia de seguridad, Mercedes Benz ha seguido evolucionando sus acreditados sistemas de asistencia.



Si el conductor aprovecha para cargar las baterías durante una pausa de tacógrafo, podría recorrer más de 1000 kilómetros al día.

mente a la propulsión eléctrica. El control preventivo de la cadena cinemática tiene en cuenta automáticamente la topografía, el trazado de la carretera y las señales de tráfico para lograr un estilo de conducción eficiente. La información sobre la ruta del sistema de navegación se incluye ahora para poder reconocer mejor la situación de la carretera por delante. De este modo, el conductor puede evitar frenadas, aceleraciones y cambios de marcha innecesarios y utilizar la energía de la batería de la forma más eficiente posible.

A través del puesto de conducción multimedia interactivo instalado de serie en el eActros 600, el conductor recibe información continua sobre el estado de carga de las baterías, la autonomía restante y el consumo de energía actual y medio. Los gestores de flotas pueden utilizar soluciones digitales para una gestión eficiente de su flota a través del portal Fleetboard. Estos incluyen desde el principio un sistema de gestión de carga desarrollado individualmente, como el control inteligente de todos los procesos entre el eActros 600 y la infraestructura de carga, así como un libro de rutas con información detallada sobre los tiempos de conducción, parada y carga, así como datos de consumo. También habrá una herramienta de cartografía que mostrará en tiempo real dónde se encuentra actualmente un vehículo, si está circulando, parado o cargando, y cuál es el nivel de carga de la batería.

NUEVOS HITOS EN LOS SISTEMAS DE ASISTENCIA DE SEGURIDAD

Mercedes-Benz Trucks avanza en su visión de una conducción sin accidentes. Los sistemas de asistencia de seguridad montados en el eActros 600 van más allá de los requisitos legales en muchos ámbitos. El concepto de seguridad se basa en el perfeccionamiento de acreditados sistemas de asistencia. La base para ello es una plataforma electrónica completamente nueva, que fusiona los datos del radar y de la cámara para una visi-

Tarjeta Andamur
ProEurope



VENTAJAS SOBRE RUEDAS



Una sola tarjeta para
más de 700 estaciones
en 9 países de Europa



Multiproducto



Máxima seguridad



Área personal
Andamur Connect



Atención personalizada
24/7

DESCUBRE ESTAS Y
MUCHAS MÁS VENTAJAS
EN **ANDAMUR.COM**



Próximamente, algunos transportistas podrán probar las primeras versiones 'demo' en condiciones reales, y su comercialización se iniciará antes de que finalice el año.

bilidad aún mayor hacia delante y hacia los lados. Los seis sensores montados -cuatro radares de corto alcance y uno de largo alcance- y la cámara multifunción en el parabrisas cubren un ángulo de 270 grados alrededor del vehículo. El ángulo de visión notablemente ampliado aumenta aún más la eficiencia de los sistemas de asistencia de seguridad correspondientes, incluidos Active Brake Assist 6 (ABA 6), Frontguard Assist, Active Sideguard Assist 2 (ASGA 2) y Active Drive Assist 3 (ADA 3). "Se puede ganar un tiempo valioso para reaccionar lo antes posible a la situación del tráfico y, a ser posible, evitar por completo un accidente o, al menos, mitigar sus consecuencias", explican desde la marca.

MERCEDES-BENZ COMPLETE

Para el eActros 600 está disponible Mercedes-Benz Complete, el plan de mantenimiento más

LA PRODUCCIÓN EN SERIE ARRANCARÁ EN EL ÚLTIMO TRIMESTRE DE 2024 EN WÖRTH AM RHEIN, DONDE TAMBIÉN SE SEGUIRÁN PRODUCIENDO LOS CAMIONES CON PROPULSIÓN DIÉSEL

completo de la cartera del fabricante. Esto incluye siempre el telediagnóstico totalmente automatizado Mercedes-Benz Uptime. Monitoriza el estado de diversos sistemas de a bordo del camión en tiempo real, lo que permite detectar estados críticos.

MÁS RENTABILIDAD



"El eActros 600 representa la transformación del transporte de mercancías por carretera hacia la neutralidad de CO2 como ningún otro camión con la estrella. Se caracteriza por una tecnología altamente innovadora que puede ofrecer a nuestros clientes una eficiencia energética especialmente alta y, por lo tanto, una rentabilidad. Esto hace que el acceso a la movilidad eléctrica sea aún más atractivo para los operadores de flotas", aseguró Karin Rådström, CEO de Mercedes-Benz Trucks, durante el acto de presentación del nuevo vehículo. En este sentido, con su asesoramiento "eConsulting", la marca explicó que ofrecerá a los clientes una solución integral que incluya la tecnología del vehículo, el asesoramiento, la infraestructura de carga y los servicios, para hacer la transición hacia el transporte eléctrico de larga distancia.

Las empresas de transporte pueden activar el servicio digital TruckLive a través del portal de clientes My TruckPoint. TruckLive es el punto de acceso central al mundo de servicios digitales y conecta a los clientes con sus vehículos y con el concesionario Mercedes-Benz Trucks correspondiente. Actualmente, el servicio incluye las dos funciones "Gestión del mantenimiento del vehículo" y "Live Traffic". La "Gestión del mantenimiento y de reparaciones" ofrece al cliente una mejor planificación del mantenimiento gracias al pronóstico de los intervalos de mantenimiento en tiempo real, así como transparencia sobre el estado de sus vehículos, desde el desgaste de los frenos hasta la presión de los neumáticos. Gracias al uso de datos del tráfico en tiempo real, "Live Traffic" permite acortar los tiempos de marcha y planificar con mayor precisión las horas de llegada.



TU
PARTNER PARA
LA **TRANSICIÓN
ENERGÉTICA**
DE TU FLOTA

SOLUCIONES
SOSTENIBLES PARA
LA **MOVILIDAD URBANA**
Y DE **ÚLTIMA
MILLA**



Partner de movilidad:
Vehículos de parque,
cambios de vehículos,
incorporación de nuevos
sistemas.

**ÚNICO
INTERLOCUTOR**

**Costes controlados,
Todo incluido.**
(Garantía total).

CUOTA ÚNICA

**Inversión, costes de
mantenimiento, Valores
residuales, ...**

SEGURIDAD

**Fraikin Lab, propuestas
según disponibilidad del
mercado, Test de vehículos,
Transición energética.**

**TEST DE
VEHÍCULOS**

**Definición del vehículo,
estudio de flota, TCO,
tipo de conducción,
siniestralidad, ...**

ASESORAMIENTO



EL RENTING ES ECOLÓGICO Y SOSTENIBLE

- | | | | | |
|--|--|--|---|---|
| <p>1. MANTENIMIENTO</p> <p>Un correcto mantenimiento del vehículo se traduce en un considerable ahorro de costes, un mejor rendimiento y menores emisiones de CO2 y otras partículas.</p> | <p>2. COMBUSTIBLE</p> <p>Un vehículo de hasta 5 años de antigüedad y con las revisiones mecánicas al día es un vehículo con menor consumo de combustible.</p> | <p>3. TECNOLOGÍA</p> <p>El Renting permite disponer de una flota más moderna, más joven y con los avances tecnológicos que proponen los fabricantes de vehículos.</p> | <p>4. PRODUCTIVIDAD</p> <p>Flota bien mantenida, más operativa, menos paradas, con vehículos adicionales para sustituciones y puntas de trabajo. Flota óptima.</p> | <p>5. ENERGÍA LIMPIA</p> <p>En Fraikin nos adaptamos a las necesidades sociales y normativas. Puede completar su flota con vehículos de consumo ecológico como GNV, eléctrico...</p> |
|--|--|--|---|---|

¡Prepárate para el futuro con Fraikin!

Soluciones sostenibles para tu flota de distribución urbana y última milla

Las restricciones medioambientales, las Zonas de Bajas Emisiones y las regulaciones sobre cambio climático están afectando directamente a tu flota. En Fraikin entendemos tus necesidades y te ofrecemos la solución perfecta.

Descarboniza tu flota y avanza hacia vehículos más ecológicos de manera eficiente y rentable. Estudiamos y entendemos tus necesidades y preocupaciones. Nuestro enfoque personalizado garantiza una transición energética sin problemas.

Con nuestra experiencia en el renting y alquiler de flotas de vehículos industriales y nuestro conocimiento del mercado, ofrecemos soluciones confiables y eficaces que se adaptan a tu actividad y necesidades. Sin inversión inicial.

No esperes más, contacta con Fraikin y comienza tu viaje hacia una flota más sostenible y eficiente. Juntos, lograremos la transición energética que tu empresa necesita para un futuro mejor.



www.fraikin.es • 902 404 903





“DAF HA TRAÍDO AL PRESENTE LOS CAMIONES DEL FUTURO”

ANTONIO RASERO, DIRECTOR COMERCIAL DE DAF

EL FABRICANTE HOLANDÉS HA RENOVADO TODA SU FAMILIA DE CAMIONES DURANTE LOS DOS ÚLTIMOS EJERCICIOS. LAS PRIMERAS IMPRESIONES ESTÁN SIENDO MUY POSITIVAS Y SU OBJETIVO A CORTO PLAZO ESTÁ CLARO: “CONSOLIDAR LAS NUEVAS GAMAS XD Y XB Y SEGUIR CRECIENDO CON LAS GAMAS XF, XG Y XG+”, APUNTA RASERO

Cómo está siendo el ejercicio actual para DAF en España?

2023 está siendo un año de transición después de los años de pandemia y postpandemia, con tantos vaivenes en todos los órdenes. Un año para asimilar los logros de 2022 (camión del año, récord de cuota de mercado) y de terminar de renovar la gama. En líneas generales un buen año. La verdad es que no hemos tenido tiempo para aburrirnos.

Las matriculaciones de camiones (>6 ton) en España superarán la frontera de las 25.000 unidades este año. ¿Considera que son las cifras que le corresponden al mercado español? ¿Esperan que se mantenga en este nivel durante 2024?

Después del pico de 44.000 en 2007 y la caída brusca de 2009 y 2010 por debajo de 15.000 unidades, siempre se hablaba de que el tamaño realista de nuestro mercado debería estabilizarse en torno a las 23.000/ 25.000 unidades. Con el lapsus de los años de la pandemia, ese es el tamaño de mercado alcanzado, o incluso puede que se llegue a las 26.000. Para 2024 prevemos un ligero recorte y que se establezca en una cifra cercana a los 25.000.

La pandemia y la guerra de Ucrania lastró la producción de vehículos, ¿ya han conseguido recuperar el ritmo de producción prepandemia? ¿En qué márgenes se mueven los plazos de entrega?

En DAF fuimos capaces de seguir fabricando camiones a pesar de la falta de componentes. Esa fue la clave del éxito en 2022: conseguimos una cuota de mercado récord porque tuvimos la capacidad de entregar muchos camiones. Aunque hay ciertas tensiones con algunos componentes, efectivamente se ha recuperado la normalidad en la producción y

nuestros plazos de entrega son razonables, casi idénticos a la época anterior la pandemia.

En 2022 comenzaron a entregar tractoras de la nueva generación (XF, XG y XG+) ¿Qué acogida les está brindando el mercado español? ¿Qué puntos fuertes están destacando los clientes?

La acogida por parte del mercado ha sido extraordinaria. Los clientes reconocen los camiones DAF como los más seguros, los más eficientes y los más confortables, todos los valores que son el sello de identidad de la nueva generación DAF. DAF ha traído al presente los camiones del futuro, estableciendo los estándares de la industria. En el futuro, todos los camiones serán como los DAF. Algún cliente nos ha dicho que tiene un problema puesto que el conductor al que asignan un DAF luego se niega a conducir camiones de otras marcas.

¿Los procesos de concentración que se están produciendo en el sector del transporte están cambiando el perfil del cliente? ¿Las flotas tienen más peso hoy en día?

El perfil de clientes ha ido cambiando en función de ese proceso de concentración. Los grandes flotistas cada vez son mayores, eso es evidente. Un dato: el 15% de los clientes acaparan el 65% de las ventas de 5 o más unidades. Signo claro de esa concentración e importancia de las flotas.

La renovación de la familia se ha completado con los modelos XD y XB, ¿qué nos puede contar sobre ellos? ¿Cuándo estarán disponibles para los profesionales de nuestro país?

Toda la gama DAF ha sido totalmente renovada. La gama XD está en el mercado desde el octubre de 2022 cuando fue galardonada con el premio 'Truck of the year 2023', y se están entregando unidades desde abril de 2023. La gama LF ha sido sustituida por la nueva gama XB, que empezará a salir de la fábrica en diciembre próximo. Con las nuevas gamas, DAF marca el paso del futuro de la distribución en general y especialmente en los vehículos que nosotros llamamos vocacionales (construcción, grúa, basureros...). El Road trip que organizamos por toda España y Portugal fue un auténtico éxito.

DAF viene dando pasos en el ámbito de la electromovilidad desde hace años, y en la pasada IAA

“SE HA RECUPERADO LA NORMALIDAD EN LA PRODUCCIÓN Y NUESTROS PLAZOS DE ENTREGA SON RAZONABLES, CASI IDÉNTICOS A LA ÉPOCA ANTERIOR LA PANDEMIA”

“LOS CLIENTES RECONOCEN LOS CAMIONES DAF COMO LOS MÁS SEGUROS, LOS MÁS EFICIENTES Y LOS MÁS CONFORTABLES. TODOS ESOS VALORES SON EL SELLO DE IDENTIDAD DE LA NUEVA GENERACIÓN DAF”

anunciaron el inicio de la comercialización de versiones 100% eléctricas. ¿Qué interés están detectado por estos camiones? ¿cuándo estarán a disposición de los clientes españoles?

La descarbonización es un proceso irreversible. Llevará tiempo, pero se llevará a cabo, y en ese proceso los vehículos eléctricos son esenciales. Cada vez más los clientes son conscientes de ello y están iniciando la incorporación a ese proceso. Los primeros vehículos 'demo' estarán llegando a principios de 2024 y las primeras unidades de cliente, en el segundo semestre. Pero no olvidemos que la descarbonización es cosa de todos los integrantes de la cadena de valor.

Grupo Primafrio está utilizando un prototipo especial diseñado a partir de las especificaciones



Para la larga distancia, DAF ha desarrollado una oferta muy completa. DAF XF, XG y XG+ se adaptan a la perfección de las necesidades de los transportistas.



Además de la distribución en general, la gama XD quiere ser protagonistas en otros ámbitos: construcción, grúa, basureros...

técnicas del DAF XG 2023 que se mueve con HVO. ¿Consideran que los biocombustibles pueden jugar un papel más importante de lo que se prevé en la descarbonización del transporte?

El vehículo al que te refieres forma parte de un proyecto multidisciplinar de la unión europea en el que DAF es la marca de preferencia. En ese proceso de descarbonización al que me refería antes el diésel tiene mucho que aportar, y los biocombustibles van a jugar un papel importante especialmente en la larga distancia.

¿DAF seguirá apostando por el desarrollo de motores de combustión o los esfuerzos de I+D+I se centrarán en otra dirección?

Efectivamente. La descarbonización pasa por contar con múltiples tecnologías, múltiples fuentes de energía, y múltiples soluciones para las diversas necesidades de transporte y movilidad. Descarbonizar no es electrificar, es reducir las emisiones de CO2, y para ello los vehículos diésel eficientes como los de la Nueva Generación DAF, tienen mucho que decir, al igual que los bio combustibles y combustible sintéticos, y por supuesto vehículos eléctricos e impulsados por hidrógeno, híbridos o de combustión directa. Como indicaba antes, múltiples tecnologías para múltiples aplicaciones.

¿Qué momento vive la red de servicio de DAF? ¿El incremento de la postventa les ha permitido compensar el retroceso de las ventas derivado de la escasez de producción?

“LA DESCARBONIZACIÓN PASA POR CONTAR CON MÚLTIPLES TECNOLOGÍAS, MÚLTIPLES FUENTES DE ENERGÍA, Y MÚLTIPLES SOLUCIONES PARA LAS DIVERSAS NECESIDADES DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD”

“LOS PRIMEROS VEHÍCULOS ‘DEMO’ 100% ELÉCTRICOS DE DAF LLEGARÁN A PRINCIPIOS DE 2024 Y LAS PRIMERAS UNIDADES DE CLIENTE, EN EL SEGUNDO TRIMESTRE”

Como decía anteriormente, fuimos capaces de seguir fabricando camiones a pesar de la falta de componentes, el volumen de ventas no se resintió en demasía por eso. Fabricamos camiones que se entregaron y fueron completando cuando los proveedores pudieron suministrar los componentes ausentes. Sigue habiendo tensiones con ciertos componentes que estamos supliendo con el esfuerzo y empeño de nuestra red de servicio, que efectivamente ha obtenido muy buenos resultados económicos.

Al igual que otros muchos campos, el protagonismo de la digitalización en el transporte no ha dejado de incrementarse, ¿cuáles son las principales novedades de DAF en este ámbito? La descarbonización va estrechamente vinculada a la digitalización. Es un aspecto esencial para nosotros y está previsto que se implementen notables mejoras en nuestro producto DAF Connect, que estarán operativas en 2024.

¿Qué objetivos se han fijado para 2024?

Consolidar las nuevas gamas XD y XB y seguir creciendo con las gamas XF, XG y XG+. DAF tiene el objetivo estratégico de llegar a ser líder de mercado en 2027 en Europa, Para ello hay que mantener la presencia en tractoras y crecer en rígidos. Contamos con el mejor producto y la mejor red de concesionarios. Ahora se trata de ser capaces de llevarlo a los clientes. Ese es el objetivo.



La gama XB, que sustituye a la LF, ha sido presentada recientemente. También incluirá una versión 100% eléctrica.

PARA GARANTIZAR SU TRANQUILIDAD EN LA CARRETERA CADA DETALLE CUENTA.

Gemma, Responsable de Crédito
AS 24 España



CUENTE CON NOSOTROS.

- ▶ *Abierto 24/7, con asistencia en 16 idiomas*
- ▶ *Una red de más de 1500 estaciones en constante desarrollo*
- ▶ *Estaciones multienergía adaptadas a los vehículos pesados en toda Europa*
- ▶ *Tarjetas seguras, antifraude y alertas de uso*



AS24 España,
Tel: (+34) 934 56 36 86 - servicio.clientes-es@as24.com

 [AS24.com/es](https://www.as24.com/es)





CAMIONES CONECTADOS PARA MEJORAR EL RENDIMIENTO DE LA FLOTA

LOS DATOS DE LOS VEHÍCULOS SON UNO DE LOS ACTIVOS MÁS IMPORTANTES PARA LAS EMPRESAS

DESDE LA UBICACIÓN DE LOS CAMIONES, HASTA EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE PASANDO POR EL ESTILO DE CONDUCCIÓN, CADA FLOTA GENERA UNA INGENTE CANTIDAD DE DATOS CUYO ANÁLISIS PUEDE CONLLEVAR NUMEROSAS VENTAJAS PARA EL NEGOCIO (MÁS EFICIENCIA Y SEGURIDAD, Y MENOS COSTES)

Como es lógico, sólo es posible sacar el máximo partido de los datos de flotas mediante la conectividad de los vehículos. Recoger datos es aumentar la visibilidad: tener una panorámica de las operaciones para tomar decisiones empresariales más rápidas e inteligentes. Por ejemplo, el estado de los vehículos y el estilo de conducción tienen un papel esencial en el rendimiento global de una flota. Programar mantenimientos predictivos, conocer las horas restantes de conducción, garantizar el cumplimiento del tiempo de descanso obligatorio, son cuestiones clave que mejoran la operatividad y el rendi-

miento de una empresa de transporte, y que evitan tiempos de inactividad imprevistos o multas por no cumplir la normativa. También mejoran el bienestar de los conductores.

Datos como el consumo de combustible o el estado de la carga, en el caso de que haya vehículos eléctricos en la flota, puede suponer un ahorro importantísimo en el primer caso y una mayor vida de las baterías.

ANALIZAR LOS DATOS PARA TOMAR MEJORES DECISIONES

La analítica de datos da sentido a la información recibida para determinar las acciones más inteligentes. Tomemos como ejemplo los datos de consumo de combustible. Si se ha realizado un seguimiento del consumo de combustible de la flota a lo largo del

LA TOMA DE DECISIONES BASADA EN DATOS ES FUNDAMENTAL PARA LA GESTIÓN ACTUAL DE FLOTAS

tiempo, esto permite identificar patrones. Por ejemplo, ¿qué vehículos consumen más? ¿Cómo se están conduciendo esos vehículos? Tras evaluar maniobras como la aceleración brusca, el exceso de velocidad o el ralenti, se puede ofrecer orientación o formación sobre una conducción más eficiente a aquellos conductores que lo necesiten.

Una vez identificadas y analizadas las tendencias de los datos, el gestor de la flota puede hacerse una idea clara de las medidas que debe tomar para mejorar el rendimiento. Además de reducir el gasto de combustible, también es posible recortar costes mediante programas de mantenimiento predictivo, tanto de los camiones como de los neumáticos.

Otras áreas que pueden mejorarse de forma notable mediante el uso de telemática en los vehículos es el servicio al cliente, al que se podrá informar en todo momento del estado y situación de su mercancía. La sostenibilidad y la seguridad son otros aspectos donde la conectividad de los vehículos representa una ventaja.

UNA SOLUCIÓN INTEGRADA DE GESTIÓN DE FLOTAS

La toma de decisiones basada en datos es fundamental para la gestión actual de flotas. Las

CON UNA SOLUCIÓN COMO WEBFLEET, LAS EMPRESAS PUEDEN EMPEZAR A APROVECHAR LA CONECTIVIDAD DE SUS VEHÍCULOS DE FORMA INMEDIATA. CON EL PROGRAMA OEM.CONNECT, ADEMÁS, LOS VEHÍCULOS DE MUCHOS DE LOS PRINCIPALES FABRICANTES PUEDEN CONECTARSE DIRECTAMENTE A WEBFLEET SIN NECESIDAD DE HARDWARE ADICIONAL

hojas de cálculo tienen su utilidad, pero no pueden gestionar la velocidad y el flujo de datos necesarios para tomar decisiones rápidas. Un sistema de gestión de flotas elimina estos problemas.

Una solución integrada de gestión de flotas proporciona un conjunto de herramientas que pueden ser muy útiles para las empresas de transporte. Desde dispositivos de localización de vehículos hasta terminales de navegación resistentes, o aplicaciones para simplificar las inspecciones de los camiones, así como otras tareas diarias, o análisis del estilo de conducción. Con una solución como Webfleet, las empresas pueden empezar a aprovechar la conectividad de sus vehículos de forma inmediata. Con el programa OEM.connect, además, los vehículos de muchos de los fabricantes más populares, pueden conectarse directamente a Webfleet sin necesidad de hardware adicional.

Heike de la Horra, Head of South EU. Webfleet



Una DieselCard para todo tipo de carburante

¡La 1ª también para GNL y GNC!



onturtle.eu

¡Solicita ya tu DieselCard!



MAN: UN EXTRA

EL REGLAMENTO 2019/2144 DE LA COMISIÓN EUROPEA ESTABLECE QUE LOS CAMIONES MATRICULADOS A PARTIR DEL PRÓXIMO MES DE JULIO DEBERÁN CONTAR OBLIGATORIAMENTE CON DIVERSOS SISTEMAS DE SEGURIDAD AVANZADA (ADAS)

Se convertirán en obligatorios el detector de marcha atrás, el TPM, la preinstalación para el alcoholímetro, el reconocimiento de señales de tráfico o el detector de somnolencia y falta de atención, entre otros. Pero algunos fabricantes van muy por delante de las exigencias normativas y ya ponen a disposición de los transportistas múltiples sistemas que incrementan la seguridad al volante.



MAN CRUISE ASSIST

El asistente para viajes de larga distancia ayuda al conductor activamente a no salirse del carril (corrige la dirección del volante de forma automática) y a mantener la distancia con el vehículo precedente (el sistema adapta automáticamente la velocidad del vehículo a la situación del tráfico y llega a frenar si es necesario).



MAN OPTIVIEW

El fabricante alemán no se ha limitado a sustituir los retrovisores convencionales por cámaras. MAN OptiView va más allá: además de los campos de visión prescritos por la ley, este sistema digital muestra vistas adaptadas especialmente para diversas situaciones de conducción (girar, maniobrar...). Gracias a sus cinco cámaras, MAN OptiView permite al conductor conocer con rapidez la situación del tráfico y el entorno del vehículo.



CDC

El sistema de amortiguadores electrónicos reduce los movimientos de balanceo y cabeceo durante las curvas, los cambios de carril rápidos o las frenadas intensas. Los amortiguadores varían su dureza en función del tipo de conducción que se esté realizando.



AIRBAG

El airbag puede proporcionar seguridad adicional en camiones en ciertas configuraciones. Por ejemplo, si el volante está más inclinado frente a la cabeza y la parte superior del cuerpo.

ÁNGELES DE LA GUARDA
MAYOR PROTECCIÓN EN CUALQUIER CONTEXTO



DE SEGURIDAD



EBA PLUS

El sistema de asistencia de frenado de emergencia existente se amplía con la **detección de peatones y ciclistas a partir de los de 10 km/h**. En caso de emergencia, se realiza una intervención de frenado automática hasta el frenado a fondo.



SISTEMA DE VISTA DE PÁJARO

Un sistema de cámaras de 360° toma imágenes "desde arriba" y las muestra en la pantalla HD de 7" en el pilar A del lado del conductor. **Facilita las maniobras en espacios reducidos y se reducen las posibilidades de sufrir accidentes con peatones o colisiones con daños al vehículo.**



SISTEMA DE ASISTENCIA AL GIRO CON LEDS

Su funcionamiento se basa en dos sensores de radar situados detrás del guardabarros del eje delantero. **Cuando detecta peligro en la zona de giro a la derecha del vehículo, lanza advertencias mediante los leds situados en el pilar A (solo avisa, no frena, ni gira el vehículo)**. Está activo por debajo de 30 km/h.



SISTEMA DE ASISTENCIA AL GIRO CON PANTALLAS

El sistema de vídeo de asistencia en giros consta de una cámara con gran angular para facilitar los giros hacia la derecha. El conductor tiene una vista de la zona próxima al acompañante en la pantalla adicional de 7" montada en el pilar A, junto al acompañante, o en la pantalla en color de 7" del salpicadero. Se puede activar automáticamente al accionar el intermitente o utilizando un interruptor en el cuadro de instrumentos.



EN LAS CIUDADES
LOS PELIGROS SE MULTIPLICAN EN LOS ENTORNOS URBANOS

ADIÓS A LAS SALIDAS DE CARRIL REPRESENTAN MÁS DE UN TERCIO DE LOS ACCIDENTES DE CAMIÓN EN AUTOVIAS



MAN COMFORTSTEERING

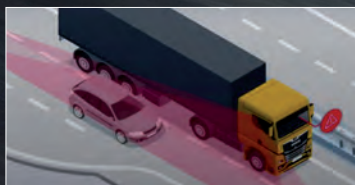
Este sistema de asistencia a la dirección activo es la base para varios sistemas de asistencia, como el Lane Return Assist (LRA), entre otros. Ayuda al conductor a reducir el estrés al

adaptar las fuerzas sobre el volante a la velocidad del vehículo. MAN ComfortSteering facilita las maniobras e incrementa la estabilidad a altas velocidades.



LANE CHANGE SUPPORT (LCS)

El asistente para el cambio de carril ayuda al conductor a efectuar maniobras de cambio de carril de forma segura sin interferir con otros vehículos que estén circulando próximos. El LCS avisa de una situación peligrosa mediante luces led ubicadas en los pilares A. No interviene de manera automática en la conducción.



LANE RETURN ASSIST (LRA)

El sistema de asistencia de retorno al carril devuelve el camión al carril cuando hay una salida involuntaria por cansancio. El conductor recibe un aviso acústico y, al mismo tiempo, se aplica un par corrector sobre la dirección para devolver el vehículo a su posición entre las líneas de la carretera. El sistema funciona por encima de 60 km/h.



LCCPA

El asistente de prevención de colisiones impide el cambio de carril cuando el conductor decide realizar esta maniobra (incluso ha accionado el intermitente) pero los sensores de radar situados a ambos lados del vehículo detectan que no es seguro porque hay un vehículo demasiado cerca o se aproxima muy deprisa.





TRAFFIC JAM ASSIST

Facilita la circulación por autopistas o autopistas cuando el tráfico es lento. Mantiene al vehículo en el carril y la distancia con el vehículo precedente a velocidades hasta 60 km/h (se puede activar hasta 40 km/h). A partir de esa velocidad, siguen funcionando el ACC Stop&Go y el LRA. El Traffic Jam Assist está basado en otros sistemas, la cámara tras el parabrisas y el sensor de radar en el paragolpes. La unidad de control del MAN Comfort Steering ejecuta los movimientos de la dirección necesarios para que el vehículo permanezca en el carril.



SISTEMA DE ADVERTENCIA DE DISTANCIA

Advierte al conductor en caso de que no se alcance una determinada distancia de seguridad con respecto al vehículo precedente. En primer lugar, la reducción de la distancia de seguridad se indica mediante la aparición de barras de colores en la pantalla. Y si la distancia de seguridad se queda por debajo de forma prolongada, también se muestra un mensaje emergente en la pantalla y se emite un aviso acústico. Si el control de velocidad con regulación de distancia (ACC) está activado, no se producen advertencias porque esta función garantiza el mantenimiento de la distancia fijada.



ACC / ACC STOP & GO

Este sistema de crucero regula la velocidad y la distancia de seguridad respecto al vehículo precedente. Actúa sobre el motor, caja de cambios, frenos de servicio y retarder si es necesario. El conductor puede ajustar la distancia de seguridad predefinida, y puede desactivarlo en cualquier momento. El ACC se puede utilizar a partir de 25 km/h. Además, MAN ha desarrollado la función Stop & Go para el ACC, que funciona entre 0 y 25 km/h y es especialmente útil en atascos o cuando hay tráfico denso.

EN LAS AUTOVIAS
MILES DE CAMIONES CIRCULAN FORMANDO FILAS EN LOS GRANDES CORREDORES



IVECO DESPLIEGA SU AMPLIA GAMA DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES DE OBRAS

'CARROZADO PARA TI': OFRECE VEHÍCULOS NUEVOS Y LISTOS PARA TRABAJAR EN TODOS LOS SEGMENTOS

DESPUÉS DE UNOS AÑOS DE ESTANCAMIENTO, LOS ÚLTIMOS INDICADORES DEL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO HAN GENERADO BUENAS PERSPECTIVAS: AUMENTA LA DEMANDA DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES DE OBRAS EN UN 56,8% EN NUESTRO PAÍS (+56,8%) Y TODO PARECE INDICAR QUE 2023 SERÁ UN AÑO DE CRECIMIENTO EN ESTE SEGMENTO

Hasta hace algunos meses, el mercado de obras estaba aún por debajo de su nivel previo a la pandemia, sin embargo, en lo que llevamos de año hemos notado un incremento en la demanda de nuestros clientes, especialmente en vehículos IVECO T-WAY y X-WAY con carrocería de hormigonera, portacontenedores y basculantes, lo que nos ha llevado a crecer un 135,5% respecto al mismo periodo del año pasado y alcanzar una cuota de mercado del 19,1% (+6,4%) a cierre de septiembre", explica Roberto Anelli, Director de la Business Line de Vehículos Pesados de IVECO España.

'CARROZADO PARA TI'

Ante esta subida en la demanda, IVECO ha puesto a disposición del cliente, 'Carrozado para ti', un nexo entre la marca, la red y el cliente

final ofrece un servicio más cómodo y rápido para la adquisición de un vehículo, sin tener que esperar a su producción ni instalación posterior de la carrocería. A través de la web, y de una manera muy sencilla, los clientes podrán solicitar una petición de oferta, así como encontrar toda la información relativa tanto a las especificaciones técnicas del vehículo, como de la carrocería.

"El objetivo de nuestra plataforma es ofrecer la mejor herramienta de trabajo para nuestros clientes, especialmente para unas misiones tan específicas y en muchas ocasiones, muy duras en términos de terreno y carga, en el menor tiempo posible para no paralizar su actividad, y apoyándonos en los mejores carroceros del país para garantizar nuestros estándares de calidad" añade Anelli.

'Carrozado para ti' ofrece vehículos IVECO nuevos y listos para trabajar en todos los segmentos, desde hormigoneras, volquetes, frigoríficos hasta portacontenedores. La marca, presente en todo el proceso desde la producción y ensamblaje del vehículo hasta su carrozado, se cerciora que la combinación sea la más eficiente para el cliente, optimizando, asimismo, el rendimiento del modelo para su misión.

ELECTROMOVILIDAD: MÁS DESPACIO DE LO DESEABLE

LOS FABRICANTES DE VI SIGUEN INCREMENTANDO SU OFERTA DE MODELOS 100% ELÉCTRICOS

EL BARÓMETRO DE ELECTROMOVILIDAD QUE ELABORA ANFAC EVIDENCIA QUE LA ELECTROMOVILIDAD AVANZA EN ESPAÑA, PERO LEJOS DEL RITMO DEL ENTORNO EUROPEO

En el segundo trimestre, el indicador global de electromovilidad para España (que valora la penetración de los vehículos electrificados y la instalación de infraestructuras de recarga de acceso público con respecto al objetivo para 2030 según el paquete de medidas Fit for 55) ha aumentado un punto, obteniendo una valoración total de 12 puntos sobre 100. En cambio, la media europea, ya se sitúa en 25 puntos, con una mejora en el indicador de 1,5 puntos en el segundo trimestre, aumentando la brecha entre España y el continente.

LAS VENTAS NO DESPEGAN

El indicador de penetración del vehículo electrificado obtiene una valoración media de 18,9 puntos, que representa un crecimiento de 1,5 puntos, respecto al primer trimestre. Si bien logra un crecimiento equiparable al aumento de 1,8 puntos registrados en la media europea, todavía se mantiene muy lejos de los 38,7 puntos sobre 100 que obtiene el conjunto europeo, situando a España 20 puntos por debajo.

INFRAESTRUCTURAS

España no consigue salir de los puestos de cola del desarrollo de infraestructura de recarga de acceso público en el ranking de Europa. Según el indicador de infraestructura de

recarga, España logra crecer apenas 6 décimas, obteniendo un total de 5,1 puntos sobre 100 y situándose antepenúltima en el ranking del continente.

En el periodo abril-junio, se han puesto en marcha 2.517 nuevos puntos de recarga de acceso público, aunque más del 70% (1.843 puntos) tienen una capacidad inferior o de hasta 22 kW. En total, en la primera mitad del año, se han sumado 4.632 nuevos puntos en nuestro país. Actualmente, solo el 4% de la red de recarga de acceso público (875 puntos en total) en todo el territorio nacional es de potencia superior a 150 kW.

DIFICULTADES ADMINISTRATIVAS

Desde Anfac destacan que las dificultades administrativas en el proceso de instalación y puesta en marcha se ven reflejadas en los 6.475 puntos que se encuentran fuera de servicio, debido fundamentalmente a que no se han podido conectar a la red de distribución eléctrica o por encontrarse en mal estado o averiados.

“Insistimos en que, para superar las barreras existentes de precio y autonomía, es necesario que durante la próxima legislatura se actúe tanto en la mejora de la eficiencia del Plan MOVES con ayudas directas en el momento de la compra, como en la simplificación de los trámites para la instalación de puntos de recarga, especialmente los de alta potencia. Sin olvidar que la fiscalidad, como está demostrando el éxito de ventas de los electrificados en empresas en Portugal, es una importante palanca para impulsar la penetración en el mercado de este tipo de vehículos”, destaca José López-Tafall, director general de ANFAC.

LOS FABRICANTES ESTÁN PREPARADOS

LOS PRINCIPALES CONSTRUCTORES DE CAMIONES PRESENTES EN EL MERCADO ESPAÑOL HAN MOSTRADO UN FIRME COMPROMISO CON LA DESCARBONIZACIÓN, Y UNA BUENA MUESTRA DE ELLO ES QUE LA OFERTA DE CAMIONES ELÉCTRICOS NO DEJA DE CRECER. SE COMPLETARÁ A LARGO DE

2024 Y 2025 CUANDO TODOS LOS FABRICANTES INICIEN LA COMERCIALIZACIÓN DE TRACTORAS. ADEMÁS, SIGUEN AVANZANDO EN EL DESARROLLO DE OTRAS ALTERNATIVAS COMO ES EL BIOMETANO, EL HIDRÓGENO VERDE O LOS NUEVOS COMBUSTIBLES DE CERO Y BAJAS EMISIONES

FORD TRUCKS



Ford Trucks presentó en la IAA Transportation 2022 de Hannover su primer camión 100% eléctrico. Este modelo cuenta con una carga útil de 18 a 26 toneladas y,

según las estimaciones de fabricante, permitirá reducir los costes de energía a casi la mitad en comparación con los vehículos con motor de combustión interna. Asimismo, calculan que los costes operacionales podrían reducirse hasta en dos tercios, gracias a que los vehículos eléctricos cuentan con menos partes móviles que requieran mantenimiento.

Ford Trucks lanzó su movimiento de transformación, bautizado como "Generación F", que incluye una hoja de ruta para la promoción de soluciones de transporte de cero emisiones, así como nuevas especificaciones y características que refuerzan la posición de la marca como uno de los líderes mundiales en cuanto al diseño, desarrollo y producción de vehículos pesados. El objetivo es que el 50% de sus ventas sean vehículos cero emisiones en 2030.

IVECO

IVECO presentó su primer vehículo eléctrico destinado al transporte de mercancías en 2022: la eDaily. Unos meses después Iveco Group anunció la adquisición de la antigua joint venture Nikola Iveco Europe y dio a conocer que comercializará Vehículos Eléctricos Pesados de Batería y Vehículos Eléctricos Pesados de Pila de Combustible bajo su marca. En unas pocas semanas, el fabricante italiano desvelará más detalles de sus modelos BEV y FCEV, pero ya ha anticipado que cuentan con un



eje eléctrico co-diseñado y producido por FPT Industrial, la marca de Iveco Group especializada en la cadena cinemática, y se basarán en la plataforma del vehículo industrial pesado IVECO S-WAY, que ha sido específicamente rediseñada para soportar tanto la tecnología de propulsión por pila de combustible como por batería, gracias a una arquitectura modular. También ha anunciado que la autonomía del eléctrico alcanzará los 500 kilómetros, mientras que el modelo con pila de combustible llegará hasta los 800 kilómetros.



La firma holandesa ya ha completado la electrificación de su nueva generación de vehículos industriales. El **DAF XD**, en versión Rígida (FA y FAN), tiene una MMA de 18t o 26t, y está propulsado por el motor Paccar EX-D1 (170 kW (230 CV), 220 kW (300 CV) y 270 kW (370 CV)) en caso de vehículo "solo" (sin arrastre), y por el motor EX-D2 (270 kW (370 CV), 310 kW (420 CV) y 350 kW (480 CV)) para arrastre de remolque. El XD puede equiparse con packs de baterías LFP desde 315kWh hasta 525 kWh, que le permiten alcanzar una autonomía de 500 kilómetros. Además, DAF comercializa dos tractoras eléctricas: **XD y XF Electric**. Cuentan con motor Paccar EX-D2 y su autonomía llega a 400 kilómetros. El último en incorporarse a la familia DAF ha sido el pequeño **XB**, un especialista para la distribución urbana. Se

comercializan tres versiones (12t -16t y 19t), su motor proporciona 120 o 190 kW de potencia nominal, y los packs de baterías LFP van desde 141 kWh hasta 282 kWh (de 150 a 280 km de autonomía). Por otra parte, hay que recordar que PACCAR oferta una gama de cargadores que da respuesta a las necesidades de cualquier flota eléctrica, desde turismos y vehículos comerciales, hasta camiones y autobuses. Los transportistas españoles tendrán la oportunidad de probar unidades demo de las versiones eléctricas de DAF XB y XD con diversas configuraciones (recolector de basura, frigorífico, y tractora) durante el primer trimestre del próximo año. Posteriormente llegará la tractora XF. Las empresas que confíen la gama eléctrica de DAF podrán recibir sus vehículos en el segundo semestre de 2024.

DAF

Después de presentar en 2012 el concepto de vehículo MAN Metropolis, y su posterior evolución en 2016, el fabricante ha continuado avanzando en el campo de la electromovilidad. A finales de la pasada década, presentó el **MAN eTGM**, un camión 100% eléctrico enfocado al reparto y el transporte de mercancías dentro de la ciudad. Ahora MAN está en la recta final del proceso de desarrollo de su **vehículo pesado MAN eTruck**. Por el momento se conoce que su unidad central de accionamiento eléctrico destaca por su potencia, fiabilidad y par motor. Respecto a la autonomía, el fabricante estima que, **aprovechando los tiempos de descanso para la carga intermedia, será posible conseguir una autonomía diaria de**

entre 600 y 800 kilómetros y, en la segunda mitad de esta década, la cifra se podría elevar hasta los 1.000km. Ya se han llevado a cabo distintas pruebas de durabilidad y seguridad en diferentes condiciones, desde el intenso frío sueco hasta el calor extremo en España, y se comenzará a comercializar próximamente. Por otra parte, en el marco de su estrategia de electromovilidad, MAN fabricará baterías de alto voltaje para camiones y autobuses eléctricos en sus instalaciones de Núremberg (Alemania). a partir de 2025 se iniciará la producción a gran escala. Y al año siguiente, en 2026, está previsto que se empiece a fabricar una nueva generación baterías con tecnologías que permitirán mayores autonomías.



MAN

ESPECIAL ELECTROMOVILIDAD

MERCEDES-BENZ TRUCKS



Desde que en 2019 se inició la comercialización de la primera versión 100% eléctrica de Fuso Canter, Mercedes-Benz no ha dejado de incrementar su oferta. En 2021, inició la producción en serie del **eActros 300/400**, un vehículo que fue reconocido con el premio 'Camión del Año 2022'. Su MMA es de 19 o 27 toneladas y puede alcanzar una autonomía de 400 kilómetros (cuatro paquetes de baterías de 112 kWh). Desde hace unos meses, está a la venta la segunda generación del **Fuso eCanter**, que destaca por su flexibilidad (42 configuraciones diferentes), una 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). Y también está disponible el **eEconic**, la versión eléctrica del especialista para los trabajos urbanos con una MMA de 27 toneladas.

Hace unos días, la familia se ha completado con la llegada del **eActros 600**, su primer camión eléctrico de larga distancia. La comercialización se iniciará antes de que finalice el año y la producción en serie arrancará en el último trimestre de 2024 en Wörth am Rhein (*más información en la página 20 de este número*).

RENAULT TRUCKS



Renault Trucks España entregó su primer vehículo 100% eléctrico de serie en julio de 2020. Urbaser recibió un D Wide para prestar servicios de recogida de residuos en Barcelona. Su buena respuesta y la decidida apuesta del ayuntamiento de la Ciudad Condal por la electromovilidad dio lugar a una de las operaciones más importantes realizadas en nuestro país con camiones eléctricos: CLD Sorigué, Urbaser y Valoriza (Grupo Sacyr) incorporaron un total de 73 camiones de la gama Renault Trucks E-Tech para realizar trabajos de limpieza y mantenimiento de la ciudad. El **Renault Trucks D E-Tech** tiene 16 toneladas de MMA y su autonomía alcanza los 560 km. Por su parte, el **Renault Trucks D Wide E-Tech** está disponible con una

MMA de 19 a 26 toneladas, y su autonomía se sitúa por encima de los 300 km. Próximamente, la firma francesa comenzará la producción de los dos mayores de su familia 100% eléctrica: **Renault Trucks T E-Tech** para la distribución regional y **Renault Trucks C E-Tech** para las operaciones de construcción urbanas. El mayor de la gama estará disponible en versiones Tractora (4x2 y 6x2) y Rígido (4x2 y 6x2) al igual que el E-Tech C -Tractora (4x2) y Rígido (4x2 y 6x2)-. La autonomía de ambos alcanzará los 500 kilómetros. De este modo, Renault Trucks ofrecerá movilidad eléctrica para todos los usos: desde la bicicleta de carga de 650 kg, a unidades tractoras y camiones de construcción eléctricos de 44 toneladas.



En 2021 llegaron al mercado español las versiones híbrida y eléctrica de sus camiones destinados a las aplicaciones urbanas (distribución, recogida de residuos, portacontenedores...). Los **BEV con un peso máximo conjunto de 29 t** están disponibles con cabinas L, P y G y diversas configuraciones (4x2, 6x2, 6x2*4). Su motor proporciona una potencia continua de 230 kW (1300 Nm) y una máxima de 295 kW (2200 Nm). Con la opción de nueve baterías con 300 kWh de capacidad total instalada, la autonomía puede alcanzar los 250 kilómetros.

Recientemente se ha iniciado la comercialización de la nueva generación de **camiones regionales eléctricos de Scania con cabinas R y S**, que ofrecen unas cifras impresionantes: el peso bruto del tren puede ser de

hasta 64 toneladas, la autonomía es de hasta 390 kilómetros, y los niveles máximos de potencia alcanzan los 450 kW (unos 610 CV). Se empezará a producir en el primer trimestre del próximo año, y a finales estará disponible la **tractora para larga distancia** con una autonomía de 500-600 kilómetros.

En abril, Scania y Northvolt presentaron **una celda de batería desarrollada conjuntamente y diseñada para el transporte pesado** "que tiene capacidad para propulsar camiones durante 1,5 millones de kilómetros, lo que equivale a la vida útil del camión", según los responsables de la firma sueca. La celda se produce en la gigafactoría Northvolt ETT del norte de Suecia y se ensambla en packs en la nueva planta de 18.000 metros cuadrados de Södertälje.

SCANIA

El fabricante sueco ha sido el primero en comercializar en nuestro país una familia completa de camiones 100% eléctricos. Los pequeños **FL Electric** (hasta 16,7 toneladas de MMC, hasta 130 kW de potencia y hasta 450 km de autonomía) y **FE Electric** (hasta 27 toneladas de MMC, hasta 225 kW (300 CV) de potencia continua y hasta 300 km de autonomía) comenzaron a producirse en serie en 2021.

Las **versiones eléctricas de FM, FMX y FH** también se fabrican desde hace más de un año en la planta de Tuve en Gotemburgo (Suecia) y más recientemente en la de Gante (Bélgica). Los tres modelos pueden mover con-

juntos de hasta 44 toneladas, sus motores eléctricos tienen una potencia total que se sitúa en 666 CV (490 kW), y trabajan en combinación con la caja de cambios I-Shift. Los packs de baterías están formados por hasta seis módulos, pudiendo alcanzar una capacidad máxima de 540 kWh. La autonomía por su parte rondará los 300 km.

Volvo Trucks ha recibido pedidos, incluidas cartas de intención de compra, de más de 6.000 camiones eléctricos en 42 países en seis continentes. En España, algunas de las principales compañías de transporte (Primafrio, Ontime...) ya están trabajando desde hace meses con diversos modelos eléctricos.



VOLVO TRUCKS

ESPECIAL ELECTROMOVILIDAD



LA DISTRIBUCIÓN URBANA MIRA AL FUTURO

LA RENOVACIÓN DE LAS FLOTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES SERÁ UNO DE LOS RETOS

EL COMERCIO ELECTRÓNICO CRECE AÑO TRAS AÑO EN ESPAÑA Y HA MOVILIZADO A LA INDUSTRIA LOGÍSTICA EN BUSCA DE SOLUCIONES EFICIENTES EN ENTREGAS URBANAS, ESPECIALMENTE EN ZONAS DE BAJAS EMISIONES. LA DISTRIBUCIÓN DE ÚLTIMA MILLA SE HA CONVERTIDO EN CLAVE EN ESTA TRANSFORMACIÓN

El volumen total de negocio generado por las empresas del sector de mensajería y paquetería se situó en 9.300 millones de euros en 2022, lo que supuso un crecimiento del 4% respecto a 2021, año en el que la facturación aumentó un 7%, según el Observatorio Sectorial DBK de INFORMA.

La moderación del consumo privado y la recuperación de las compras en tiendas tradicionales en detrimento del canal online, fuerte impulsor del negocio en los últimos años, motivaron un debilitamiento en la evolución del número de operaciones y la citada desaceleración del ritmo de crecimiento del mercado, según explican los autores de este estudio.

El segmento de paquetería empresarial contabilizó una tasa de variación del 4,5%, manteniendo un comportamiento ligeramente más favorable que el de paquetería industrial. Este último aumentó un 3,6%, hasta los 2.850 millones de euros, frente a los 6.450 millones de la paquetería empresarial.

La reactivación del comercio internacional, tras el parón provocado por la pandemia y sus consecuencias, explica el mayor dinamismo de la demanda de envíos con origen o destino en el

extranjero. Considerando la actividad conjunta de paquetería empresarial e industrial, los servicios internacionales generaron en 2022 un volumen de negocio de 2.325 millones de euros, un 5,9% más que en el año anterior, frente al crecimiento del 3,6% registrado por los servicios nacionales.

BAJARÁ EL RITMO DE CRECIMIENTO

El empeoramiento de la coyuntura económica, la alta inflación y la subida de tipos de interés, junto con la incertidumbre político-económica nacional e internacional, hacen prever que a corto y medio plazo se prolongará la tendencia de ralentización del mercado.

En este marco, el Observatorio Sectorial DBK de INFORMA señala que el volumen de negocio generado por las empresas de mensajería y paquetería podría aumentar en torno a un 3% anual en el período 2023-2024. Esta evolución daría lugar a una cifra cercana a los 9.900 millones de euros en el último año.

FLOTAS MÁS SOSTENIBLES

Los altos costes de combustible, los estacionamientos, la congestión y las regulaciones de emisiones impactan en el trabajo diario de transportistas y repartidores. En relación con esta última cuestión, la transición a flotas de vehículos sostenibles resulta casi inevitable. Desde hace años, los vehículos son movidos con gas natural (GNC), pero el parque de vehículos comerciales eléctricos no llega ni al 5% en la actualidad.

El sondeo 'Movilidad Sostenible en la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)' realizado por AECOC muestra que el 96% de las compañías considera que la renovación de la flota de vehículos para la DUM es la estrategia que más contribuye a la reducción de emisiones generada

EL VOLUMEN DE NEGOCIO GENERADO POR LAS EMPRESAS DE MENSAJERÍA Y PAQUETERÍA PODRÍA AUMENTAR EN TORNO A UN 3% ANUAL EN EL PERÍODO 2023-2024

por el reparto de mercancías en la última milla. Sin embargo, las empresas identifican barreras que impiden su aplicación: el 41% entiende que la inversión necesaria es demasiado alta para sustituir sus flotas actuales, mientras que el 20,7% denuncia la falta de infraestructuras de recarga disponibles.

Del mismo modo, el 96% de las empresas reclaman a la administración más ayudas económicas como principal medida para avanzar hacia modelos de movilidad sostenible, mientras que algo más de la mitad considera que también deben fomentarse los proyectos de colaboración público-privada y el aumento de las zonas de carga y descarga.

PEAJES Y NORMATIVA

El sondeo también recoge las valoraciones de las empresas sobre la regulación que rige la distribución ur-

FRAIKIN OFRECE SOLUCIONES

Para descarbonizar flotas, aspectos clave deben considerarse. En Fraikin, con experiencia en alquiler de flotas y conocimiento del mercado, ofrece soluciones sostenibles para movilidad urbana y última milla, adaptadas a cada necesidad, ayudando a las empresas a enfrentar el futuro.



Fraikin ofrece soluciones sostenibles para movilidad urbana y última milla, adaptadas a cada necesidad.

EL 96% DE LAS COMPAÑÍAS CONSIDERA QUE LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS PARA LA DUM ES LA ESTRATEGIA QUE MÁS CONTRIBUYE A LA REDUCCIÓN DE EMISIONES GENERADA POR EL REPARTO DE MERCANCÍAS EN LA ÚLTIMA MILLA

bana de mercancías y medidas que podrían entrar en vigor en el futuro. Así, el 65% se muestra contrario a la creación de nuevos peajes de acceso a las ciudades, ya que entiende que generaría sobrecostes que limitarían, aún más, la inversión en medidas de movilidad sostenible. El 34,5%, sin embargo, considera que la medida solo sería eficaz si se reinvirtiese lo recaudado en mejorar la infraestructura DUM de las ciudades.

Respecto a las medidas tomadas por las administraciones, más del 70% de las empresas entiende que las normativas implementadas tanto en el ámbito estatal, como autonómico y local no son efectivas a la hora de acometer una transición hacia modelos de distribución urbana más sostenible.

GOLPE A LA DISTRIBUCIÓN URBANA EN MADRID

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) ha anulado la moratoria a los vehículos con etiqueta B para acceder a la Zona de Especial Protección Distrito Centro, que se prolongaba hasta el 31 de diciembre de 2023. Esta decisión afecta a más de la mitad de la flota que realiza distribución urbana dentro del distrito centro. La Organización Empresarial de Logística y Transporte de España (UNO) lamenta profundamente la decisión y ha recordado que “la logística urbana está conformada por un gran número de autónomos y pymes, para los cuales obtener un año más de plazo para renovar su vehículo era algo muy necesario por el alto coste económico que esto conlleva”. Desde el sector anuncian que solicitarán pronto al consistorio una nueva reunión para establecer una hoja de ruta nueva para encontrar otras medidas.

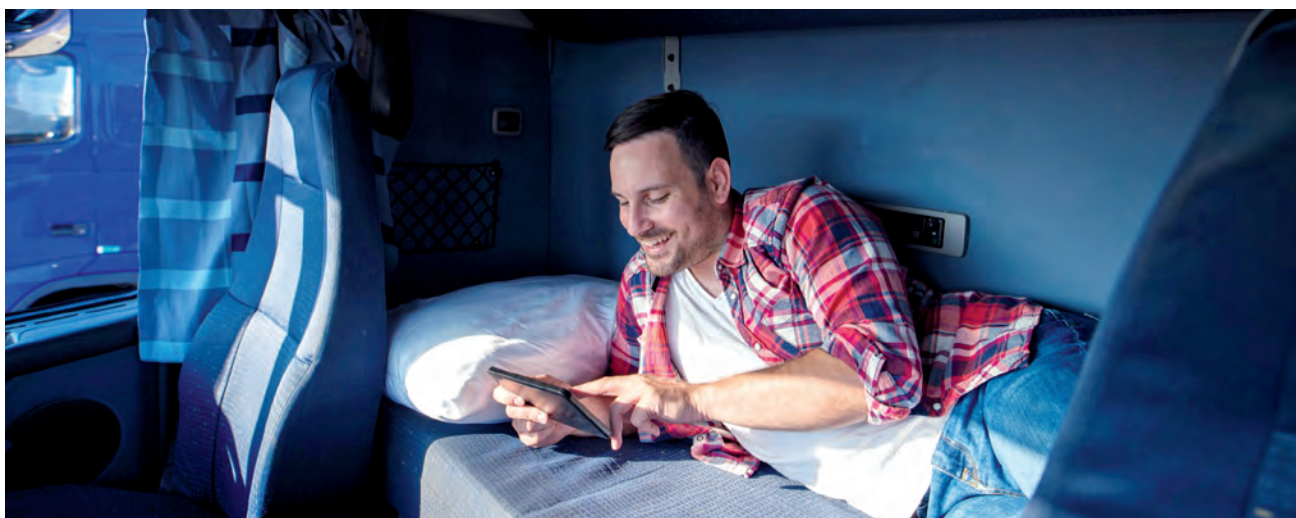


ZONAS DE BAJAS EMISIONES

Sobre la aplicación de Zonas de Bajas Emisiones, el 45% de las empresas entiende que sí son útiles para la reducción de las emisiones, aunque reclaman moratorias para adaptar su operativa a los nuevos requisitos medioambientales. En la misma línea, el 34% de los encuestados considera que los vehículos destinados a la DUM deberían tener exenciones, al ser una actividad esencial para abastecimiento de las ciudades.

En relación con las Zonas de Bajas Emisiones, hay que recordar que según recoge la Ley 7/2021 de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, unos 150 municipios tendrían que haber adoptado Planes de Movilidad Urbana Sostenible, con diversas medidas, entre ellas el establecimiento de zonas de bajas emisiones, antes de 2023, pero la realidad es que lo han hecho menos de una decena. La directora general de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez, ha asegurado que este año será de transición y se dará flexibilidad a los municipios, pero ha advertido que a partir de 2024 habrá “repercusiones” para los que no cumplan.

Para facilitar la implantación de las ZBE, la subdirectora general de vehículos de la DGT, Susana Gómez, anunció en el 4º Congreso AECOC de Smart Distribution que Tráfico publicará una guía de actuación, con criterios estandarizados para la implantación de las ZBE. En este sentido, explicó que esta guía tratará las discrepancias que existen entre las normativas de cada municipio, como los tiempos establecidos para la carga y descarga o la tipología de vehículos que pueden circular en el centro de los municipios.



MIMANDO A LOS TRANSPORTISTAS

MEDIOS DE PAGO PROFESIONALES Y MUCHO MÁS

ADEMÁS DE OFRECER DIVERSOS MEDIOS DE PAGO, LAS COMPAÑÍAS ESPECIALIZADAS EN SERVICIOS DE MOVILIDAD PONEN A DISPOSICIÓN DE LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE SERVICIOS QUE MEJORAN SU DÍA A DÍA

Aunque la actividad en el transporte de mercancías ha bajado el ritmo durante los últimos meses, los proveedores de medios de pago se muestran confiados de cara al cierre de 2023: “estamos muy satisfechos de los resultados de este ejercicio. Cerraremos un año con un crecimiento significativo en todas las líneas de negocio”, asegura Alfonso Díaz, director general de UTA Edenred España.

DIGITALIZACIÓN

Desde hace años, los transportistas tienen a su disposición una amplia oferta de medios de pago para abonar repostajes y peajes, y ahora los esfuerzos van encaminados hacia una mayor digitalización y seguridad. “Las últimas novedades se han enfocado hacia el control de la flota y la seguridad en los repostajes. Desde este verano, los clientes tienen la posibilidad de solicitar un código virtual desde su espacio cliente, que permite realizar un repostaje sin necesidad de la tarjeta física. Y en breve, podrán configurar de manera completa, estación por estación, dónde, cuándo y cuánto pueden repostar cada uno sus camiones”, explica Antoine Bennevault, Director Filial AS 24 España. Los responsables de UTA Edenred también apuestan decididamente por ayudar a las empresas de transporte en el camino hacia la digitalización: “seguiremos muy focalizados en el uso de nuevas tecnologías para evolucionar los modelos de negocio de nuestros clientes”.

APOYANDO LA DESCARBONIZACIÓN

Por otra parte, las compañías que ofrecen servicios de movilidad están aportando su granito de arena para hacer posible un transporte más sostenible. OnTurtle fue una de las primeras en apostar por el gas natural y desde 2018 su red de suministro no ha dejado de crecer: en la actualidad cuenta con más de 150 estaciones de servicio con suministro de GNL en Europa (España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania e Italia). En este sentido la apuesta de UTA Edenred también es contundente: 420 estaciones de GNL en 11 países. Ahora los biocombustibles, como HVO, también empiezan a ganar protagonismo en los puntos de servicios, mientras se consolida el despegue de la electromovilidad.

DESCANSO Y BIENESTAR

El número y la calidad de los servicios de las áreas de descanso sigue incrementándose, pero todavía queda camino por recorrer en esta materia. Andamur ha querido dar un paso más y ha implementado un programa para detectar las necesidades e inquietudes de los clientes. “Esta escucha activa, nos coloca al lado de los chóferes y de las empresas de transporte para poder cubrir sus necesidades en ruta”, asegura Juan Diego Guillén, Director Comercial de Andamur. Sus esfuerzos por ofrecer el máximo bienestar y cuidar la salud de los transportistas ya se ha materializado en algunas de sus estaciones de servicio, que cuentan con servicios “diferentes” como gimnasio o alquiler de bicicletas.



“SOMOS CONSCIENTES DE LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD PARA LOS TRANSPORTISTAS EN RUTA”

JUAN DIEGO GUILLÉN, DIRECTOR COMERCIAL DE ANDAMUR

ADÉMÁS DE OFRECER DIVERSOS MEDIOS DE PAGO COMO LA TARJETA ANDAMUR PROEUROPE, LA COMPAÑÍA TRABAJA PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y EL MÁXIMO CONFORT A LOS PROFESIONALES DEL VOLANTE

Qué balance hacen de este ejercicio?

En general el balance es positivo teniendo en cuenta que en los últimos meses hemos crecido al ritmo en el que crecen las exportaciones. Se ha ralentizado moderadamente el ritmo de crecimiento que hemos tenido en los últimos años, pero consideramos que está relacionado con los últimos acontecimientos significativos del sector.

¿Tienen previsto poner en marcha alguna iniciativa ante la evolución al alza del precio de combustible? Dada la inestabilidad del precio del combustible y con el objetivo de apoyar a nuestros clientes para optimizar al máximo el consumo, recientemente hemos publicado una guía y una completa información actualizada para poder conocer cuáles son los puntos a tener en cuenta para maximizar el ahorro de combustible y poder hacer rutas lo óptimas posibles (<https://recursos.andamur.com/guia-ahorro-combustible>).

¿Qué novedades han puesto a disposición de los transportistas durante los últimos meses?

En el marco de la iniciativa “El cuidado por el chófer”, enfocada a fomentar el bienestar y la salud del chófer desde nuestras estaciones, hemos abierto nuestro segundo gimnasio, en esta ocasión en Andamur San Román (Álava). A esto debemos sumar también el parking de bicis, con servicio de préstamo, que el pasado verano instalamos en esta misma área de servicio.

Asimismo, disponemos de Parkings de Seguridad en nuestras principales áreas de servicio de La Junquera, Guarromán y Pamplona. Para los dos primeros, hay planes de ampliación. También construiremos nuevos aparcamientos en nuestras áreas de San Román-Araia en Álava (100 plazas) y La Junquera-Llers (250 plazas).

¿En qué proyectos están trabajando para dar respuesta a las necesidades de los transportistas a corto y medio plazo?

Actualmente nuestra red en España cuenta con más de 100 estaciones, de las que ocho son propias, siete de ellas destinadas al vehículo industrial (La Junquera, Pamplona, San Román, El Límite, Lorca, Guarromán y La Junquera-Llers) y el resto son asociadas. Con más de 850 estaciones en toda Europa, trabajamos cada día para sumar nuevas ubicaciones estratégicas que faciliten las paradas de nuestros clientes y cubran sus necesidades en ruta.

Además, nuestras tarjetas de combustible y en especial la tarjeta Andamur ProEurope permiten el pago en toda nuestra red con la máxima seguridad y comodidad.

Me gustaría destacar también que, desde hace tiempo, en Andamur hemos implementado un Programa de Experiencia de Cliente en el que detectamos las necesidades e inquietudes de los clientes y se llevan a cabo acciones para satisfacerlas. Esta escucha activa, nos coloca al lado de los chóferes y de las empresas de transporte para poder cubrir sus necesidades en ruta.



“NUESTROS CLIENTES YA PUEDEN REPOSTAR SIN NECESIDAD DE LA TARJETA FÍSICA”

ANTOINE BENNEVAULT, DIRECTOR FILIAL AS 24 ESPAÑA

LAS ÚLTIMAS NOVEDADES DE AS 24 SE HAN ENFOCADO HACIA EL CONTROL DE LA FLOTA Y LA SEGURIDAD EN LOS REPOSTAJES

Qué balance hacen de este ejercicio? ¿Han percibido indicios de ralentización de la actividad en el transporte?

El balance no puede ser positivo dado que nuestras ventas son inferiores al año 2022. Pero tras comparar nuestras ventas con las cifras de CORES, vemos que estamos en línea con el mercado español. Efectivamente hemos percibido una ralentización de la actividad del transporte en los últimos meses, aunque más que una percepción es una realidad que nos trasladan visita a visita, nuestros clientes.

Tienen previsto poner en marcha alguna iniciativa ante la evolución al alza del precio de combustible?

Por suerte o por desgracia, AS24 Española no es productor ni refinador de gasóleo en España, por ello nuestra influencia sobre el alza del precio de combustible es inexistente. El Gobierno de España y refi-

nerías españolas tienen una parcela de poder que puede aligerar la presión actual de manera moderada. El compromiso desde 1993 es ofrecer un producto de calidad con un precio justo y, 30 años después, sigue siendo nuestra misión en el mercado nacional e internacional.

¿Qué novedades han puesto a disposición de los transportistas durante los últimos meses?

Las últimas novedades se han enfocado hacia el control de la flota y la seguridad en los repostajes. Desde este verano, los clientes tienen la posibilidad de solicitar un código virtual desde su espacio cliente, que permite realizar un repostaje sin necesidad de la tarjeta física. En breve, los clientes podrán configurar de manera completa, estación por estación, dónde, cuándo y cuánto pueden repostar cada uno sus camiones.

¿Cuáles son los planes para que las alternativas que hacen posible un transporte más ecológico (GNL, electromovilidad...) estén disponibles en vuestra red de estaciones de servicio?

Para AS24, las alternativas al diésel son una gran oportunidad de crecimiento ya que encaja perfectamente con el plan del grupo TotalEnergies. En AS24 tenemos 71 estaciones que ya disponen de GNC/GNL en su oferta, 38 bioGNC y 31 HVO100.

¿En qué proyectos están trabajando para dar respuesta a las necesidades de los transportistas a corto y medio plazo?

A corto plazo, aportamos nuestro granito de arena al sector para complementar y añadir más seguridad a nuestros servicios en carretera, nuestra red de parkings y lavado de camiones, que próximamente serán gestionados a través de una plataforma que dará soporte de información, reserva, planificación, optimización de km, etc.. Tanto el conductor como la empresa de transporte necesitan este plus de seguridad y comodidad para desarrollar su actividad. Paso a paso debemos convertir la profesión de conductor en una opción atractiva para la gente joven. Cada uno de nosotros debe comprender lo clave que es el transporte terrestre para nuestro día a día y que la alta calidad actual está amenazada ante la grave falta de conductores.





“NUESTRO OBJETIVO ES SIMPLIFICAR LA MOVILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE”

ALFONSO DÍAZ, DIRECTOR GENERAL DE UTA EDENRED ESPAÑA

“VAMOS A SEGUIR INVIRTIENDO Y DESARROLLANDO SOLUCIONES QUE MEJOREN LA EFICIENCIA DEL GESTOR DE TRANSPORTES, Y TODO ELLO SIN OLVIDAR LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS QUE HEMOS IDO CONSTRUYENDO A LO LARGO DE 60 AÑOS DE TRAYECTORIA”

Qué balance hacen de este ejercicio? ¿Han percibido indicios de ralentización de la actividad en el transporte en estos últimos meses?

A pesar de la inestabilidad, la situación socioeconómica global, y en particular las dificultades que está viviendo el sector del transporte en España, estamos muy satisfechos de los resultados de este ejercicio. Cerraremos un año con un crecimiento significativo en todas las líneas de negocio.

Respecto a la actividad del transporte, los indicadores del Ministerio de Transporte mostraron un incremento del 12,2% en toneladas-kilómetros durante el primer trimestre, pero esta evolución se frenó en el segundo trimestre, con una reducción del 6,6% en relación con el mismo período de 2022, si bien el transporte internacional sí alcanza datos positivos del 1,8%. Debemos esperar por tanto a los datos de los siguientes trimestres para ver cómo se cierra el ejercicio, si bien algunos estudios sitúan al mercado español de transporte por carretera con un crecimiento superior al europeo para los próximos años.

¿Tienen previsto poner en marcha alguna iniciativa para apoyar a los transportistas ante la evolución al alza del precio de combustible?

Nuestro objetivo es simplificar la movilidad de las empresas de transporte, ello implica ofrecer los mejores servicios, condiciones y productos multi-marca para incrementar su eficiencia y el correspondiente ahorro en costes. Trabajamos en aquellos aspectos sobre los que podemos aportar ventajas competitivas a nuestros clientes. Es el caso de la tecnología, ofreciendo soluciones sencillas y útiles que permitan lograr más eficiencia en la operativa del transporte. Ejemplo de ello es el UTA SmartConnect® Pro, que ofrece seguimiento de los vehículos en tiempo real, proporciona una visión completa de la ubicación, las rutas y el estado de tus vehículos en todo momento.

También hemos lanzado una campaña de promociones para acompañar y dar soporte a nuestros clientes en toda Europa. En el contexto actual, tratamos de ayudar a las empresas de transporte a incorporar la tecnología como factor diferencial.

Hace unos meses lanzaron UTA One next, ¿qué acogida está teniendo esta nueva generación de soluciones de peaje?

Los clientes están valorando muy positivamente que se trate del servicio de telepeaje europeo

(EETS) más amplio del mercado, con 17 contextos en 15 países y al que seguiremos incorporando nuevos territorios. Con el UTA One next hemos diseñado una solución de última generación, que ofrece un manejo intuitivo gracias a su aplicación para móvil, y próximamente también ofrecerá control por voz.

Han anunciado que UTA Edenred ha añadido a su red todas las estaciones de servicio de Repsol en España. ¿Qué supone este acuerdo?

El nuevo acuerdo con Repsol significa ampliar significativamente nuestra oferta de movilidad en España. Nuestros clientes podrán operar en cualquier estación de servicio Repsol del país, convirtiéndose Repsol en uno de nuestros mayores proveedores en Europa. En concreto, esta alianza permite a los clientes de UTA Edenred acceder a los productos energéticos y de servicios que ofrece Repsol en las más de 3.300 estaciones que tiene distribuidas por todo el país. La colaboración entre Repsol y UTA Edenred se inició en el año 2020 y hasta ahora abarcaba una red de más de 90 puntos de aceptación. Gracias a esta ampliación con Repsol en España, UTA Edenred ofrece acceso a sus clientes a más de 5.000 estaciones de servicio multimarca y multiproducto en el país. En toda Europa, la red de estaciones de servicio de UTA aumenta a más de 65.000 estaciones con la nueva expansión.

¿Qué otras novedades han puesto a disposición de los transportistas recientemente?

Nuestras novedades se basan en una apuesta firme por la digitalización y la ampliación de servicios y coberturas. Por un lado, hemos seguido ampliando la red de estaciones de servicio, reforzando alianzas estratégicas con partners en Europa y España.

Asimismo, hemos hecho realidad nuevas funcionalidades digitales como la aplicación móvil Easy Fuel, que permite las transacciones de manera segura desde el dispositivo móvil sin necesidad de salir de la cabina. El usuario de la APP seleccionará el punto de suministro, será geolocalizado y se procederá a la transacción con los máximos controles de seguridad. Actualmente está en uso en diferentes países de Europa y estará disponible en España en los próximos meses.

También seguimos mejorando e incorporando servicios para el transportista a través de nuestra tarjeta UTA Card, que es válida en una red de aceptación de más de 79.000 puntos en 40 países de toda Europa.

¿Cuántas estaciones de gas natural están a disposición de los transportistas en la red UTA Edenred en España?

Este año hemos duplicado el número de estaciones de gas en España para ser la red de gas natural más extensa de nuestro país. UTA Edenred dispone ya en España de 51 estaciones de Gas Natural Licuado (GNL). A nivel europeo, contamos con una red de aceptación de 420 estaciones de GNL en 11 países,

“EL NUEVO ACUERDO CON REPSOL SIGNIFICA AMPLIAR SIGNIFICATIVAMENTE NUESTRA OFERTA DE MOVILIDAD EN ESPAÑA. OFRECEMOS ACCESO A MÁS DE 5.000 ESTACIONES DE SERVICIO MULTIMARCA Y MULTIPRODUCTO EN EL PAÍS”

lo que significa que los clientes de UTA Edenred pueden acceder a más del 50% de las estaciones de GNL de Europa. Estas cifras se seguirán incrementando.

¿En qué proyectos están trabajando para dar respuesta a las necesidades de los transportistas a corto y medio plazo?

El viaje hacia el futuro digital evoluciona de forma constante y queremos ser el socio fiable para que las empresas de transporte impulsen su digitalización y sigan siendo competitivas. Seguiremos por ello muy focalizados en el uso de nuevas tecnologías para evolucionar los modelos de negocio de nuestros clientes. De hecho, sobre un 35% de las empresas españolas todavía no cuentan con un nivel básico de digitalización, según los parámetros que fija la UE. Desde UTA Edenred queremos ayudar a lograr los objetivos marcados por Bruselas de cara a 2030, donde las pymes deben alcanzar un nivel de madurez digital para sobrevivir en un ecosistema empresarial cada día más competitivo.

Seguiremos dando respuesta a las necesidades de movilidad de los transportistas, tanto en combustibles tradicionales como en aquellas energías alternativas que requieran nuestros clientes, entre ellas los puntos de recarga eléctrica, la red de gas natural o el HVO, entre otros. Vamos a seguir invirtiendo y desarrollando soluciones que mejoren la eficiencia del gestor de transportes, y todo ello sin olvidar los productos y servicios que hemos ido construyendo a lo largo de 60 años de trayectoria para ser hoy un actor referente en toda Europa. Como decimos internamente, ‘Lo mejor está por llegar’, #thebestisyettocome.





“ESTAMOS EN UNA EVOLUCIÓN CONSTANTE PARA DAR SIEMPRE LA MEJOR RESPUESTA”

MARTA FÀBREGAS, CEO DE ONTURTLE

“SEGUIMOS TRABAJANDO EN EL DESARROLLO DE LAS DIFERENTES PLATAFORMAS DE ONTURTLE PARA LA AUTOGESTIÓN Y LA FIDELIZACIÓN, SIEMPRE CON LA MIRADA PUESTA EN EL CONDUCTOR”

Qué balance hacen de este ejercicio? ¿Han percibido indicios de ralentización de la actividad en el transporte en estos últimos meses? Sí, hay cosas que no está tan activas, pero como siempre hemos hecho, en OnTurtle nos adaptamos a la situación.

¿Tienen previsto poner en marcha alguna iniciativa ante la evolución al alza del precio de combustible?

Nuestra iniciativa siempre se basa en nuestro servicio global. Según la segmentación de clientes nos adaptamos y damos máximo apoyo e infor-

mación sobre bonificaciones para que nuestros clientes tengan los mayores beneficios posibles. Nuestra meta es acompañarlos y facilitarles el día a día.

¿Qué novedades han puesto a disposición de los transportistas durante los últimos meses?

Estamos en una evolución constante para dar siempre la mejor respuesta posible a nuestros clientes. Ahora mismo estamos en fase de estudio de diferentes servicios y productos orientados a mejorar la seguridad. Próximamente ofreceremos a nuestros clientes novedades en este sentido.

Hay otras novedades que hemos ido incorporando a lo largo de los últimos meses en toda Europa, por ejemplo, nuestros clientes ya pueden reservar plaza de parking en La Jonquera a través de plataformas digitales como SNAP y We Are Otra. Estas instalaciones ya cuentan con el nivel 2 de seguridad de TAPA y la certificación Gold de ESPORG y las actualizamos de manera periódica para ofrecer siempre la mejor atención posible al conductor.

Ya cuentan con más de un centenar de estaciones de servicio son punto de suministro de GNL, ¿cómo seguirá evolucionando esta cifra?

Contamos con más de 150 estaciones de servicio con suministro de GNL en Europa (España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania e Italia) y disponemos de una tarjeta OnTurtle única para toda esta red. Fuimos pioneros en abrir camino y llevamos ya cinco años, desde 2018, ofreciendo una red de gas natural que no deja de crecer. En 2022 crecimos un 40% en lo que oferta de gas se refiere. Por otra parte, actualmente ya estamos trabajando en otras alternativas incipientes en el mercado, como los diésel verdes, con el HVO, sin dejar de lado la expansión en la red de Diésel.

¿En qué proyectos están trabajando para dar respuesta a las necesidades de los transportistas a corto y medio plazo?

Seguimos trabajando en el desarrollo de las diferentes plataformas de OnTurtle para la autogestión y la fidelización, siempre con la mirada puesta en el conductor. Ponemos mucho foco en la seguridad, la calidad y la proximidad, que ya forman parte de nuestra esencia. También seguimos adelante con la expansión en Red, para cubrir el suministro en la ruta de nuestros clientes, y hemos seguido con la proyección de nuestra Red de Parkings Seguros.





VOLKSWAGEN CELEBRÓ LA 9ª EDICIÓN DE LOS EXCELLENCE AWARDS

RECONOCEN EL COMPROMISO Y EL ESFUERZO PARA CUMPLIR CON LOS MÁS ALTOS ESTÁNDARES DE CALIDAD

EN LA EDICIÓN DE ESTE AÑO, 10 CONCESIONARIOS DE VOLKSWAGEN Y 10 DE VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES FUERON GALARDONADOS CON EL PREMIO A LA EXCELENCIA, EN UN ACTO CELEBRADO EN EL PALACIO DE LA BOLSA DE OPORTO (PORTUGAL)

Francisco Pérez Botello, presidente de Volkswagen Group España Distribución; Pedro Catena, presidente de Volkswagen Financial Services; Laura Ros, directora general de Volkswagen España; y Alberto Teichman, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales España, participaron en la entrega de premios y tuvieron palabras de agradecimiento para los concesionarios. Teichman quiso poner en valor la constancia demostrada por los galardonados, apuntando que “con estos galardones queremos reconocer el trabajo, los resultados y sobre todo el férreo compromiso de los mejores concesionarios de nuestra red”.

Por parte de Volkswagen Vehículos Comerciales, fueron premiados: CARHAUS (Barcelona), SOLERA MOTOR (Cádiz), AWAUTO (Mallorca), MOTORSOL (Barcelona), LEVANTE WAGEN (Valencia), AUTOPODIUM (Gerona), LEIOA WAGEN (Vizcaya), VOLCENTER (Valencia), MERKAMOTOR TORTOSA (Tarragona) y VERA IMPORT (Almería). Los dos primeros también recibieron el galardón por parte de Volkswagen, de manera que celebraron el premio a la Excelencia por partida doble.

VOLKSWAGEN CRECE EL DOBLE QUE EL MERCADO

Volkswagen Vehículos Comerciales ha cerrado los tres primeros trimestres con 9.680 unidades matriculadas en España, un 44,45% más que en 2022. Duplica el ritmo de crecimiento del mercado español (+20,6% / 104.773 unidades) a falta de tres meses para concluir el año. Según los datos facilitados por ANFAC, la firma alemana matriculó 3.366 Furgonetas (+49,5%) y 99 Amarok en el periodo enero-septiembre. En el segmento de los Comerciales Ligeros <2,8 Tn. también mantuvo una línea positiva (2.039 / + 26,5%), al igual que en la categoría Furgón/Combi >=2,8 <=3,5 (3.988 matriculaciones / +50,2%). El crecimiento más moderado en estos primeros nueve meses de 2023 lo registró en el segmento Camión/Chasis Cabina >=2,8 <=3,5Tn (188 unidades / +3,3%).



SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



CARROCERÍAS QUE MARCAN LA DIFERENCIA

SON NECESARIAS MUCHAS HORAS DE INGENIERÍA PARA FABRICAR UN PRODUCTO QUE MARQUE LA DIFERENCIA

CUANDO FABRICAMOS UNA CARROCERÍA O TRANSFORMAMOS VEHÍCULOS LOS ESTAMOS CONVIRTIENDO EN HERRAMIENTAS PARA EL TRABAJO DIARIO

El transporte está definido como la actividad de desplazar una mercancía desde un lugar de origen, en el que se carga, a uno de destino, en el que se descarga. Posiblemente esta sea una definición muy simple de la actividad, pero es el motor para la innovación de nuestras empresas.

El carroceros tiene muy claro que innovar es atender, descubrir y resolver las necesidades de los clientes. Por eso el sector se diferencia en la búsqueda de lo diferencial en cada solución para el transporte.

MUCHO MÁS QUE CONSUMO

La rentabilidad y eficacia de los vehículos no sólo se debe medir en el consumo de combustible, que hoy en día parece lo único importante. La capacidad de carga, el tiempo de carga y descarga, la estiba y el trincaje, la ergonomía y fa-

ilidad con la que se realiza, la fiabilidad del carrozado, su monitorización etc. nos pueden ahorrar muchas horas de trabajo y alguna que otra sanción.

Puertas, bisagras, herrajes, puntos de anclaje... son componentes estructurales del carrozado que fabricados con un diseño acorde al posible cuidado y vida real, con horas de ingeniería y ensayo, responden al



El transporte de última milla ha impulsado el desarrollo de soluciones específicas e innovadoras como las puertas laterales deslizantes, no invasivas en la estructura de caja.



Pisos móviles para el transporte de mercancía a granel son un claro ejemplo de solución específica, eficiente y rentable.

uso intensivo y al ritmo que tienen los vehículos, evitando incómodas e improductivas paradas en el taller.

El transporte de última milla ha impulsado el desarrollo de soluciones específicas e innovadoras como las puertas laterales deslizantes, no invasivas en la estructura de caja, que permiten manipular la mercancía en espacios muy reducidos. O los sistemas de retención de puertas para evitar accidentes involuntarios. Y para aquellos que entran y salen de su vehículo de reparto en múltiples ocasiones, resultan especialmente prácticos los sistemas de cierre electrónico de puertas para facilitar y agilizar la faena.

DENUNCIAS

En la campaña desarrollada por la DGT al transporte de mercancías por carretera, se multó en una semana a 4.746 conductores de camiones, de los que casi el 14% fueron denunciados por exceso de peso o mala colocación y amarre de la mercancía.

Un factor que mejoraría este aspecto es que la carrocería estuviera bien diseñada y disponga de los componentes estructurales y soluciones técnicas fiables y eficaces para simplificar y optimizar esta importantísima tarea. Más si cabe cuando la responsabilidad en esta materia recae sobre el cargador y el vehículo pertenece al transportista.

Pisos móviles para el transporte de mercancía a granel, estacas aligeradas para el transporte de madera; techos, puertas y laterales de apertura hidráulica, techos elevables, toldos enrollables, bandas laterales con puntos de anclaje, etc. son claros ejemplos de soluciones específicas, eficientes y rentables que no están reguladas pero han mejorado la vida del transportista y han ayudado a la seguridad de todos los conductores.

El sector del carrozado de vehículos tiene dos vertientes muy marcadas, la estándar y el traje a medida. En todos los casos, hay muchas horas de ingeniería para fabricar un producto que marque la diferencia.

LA RENTABILIDAD Y EFICACIA DE LOS VEHÍCULOS NO SÓLO SE DEBE MEDIR EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE, QUE HOY EN DÍA PARECE LO ÚNICO IMPORTANTE

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)



“OFRECEMOS UN AMPLIO RANGO DE SOLUCIONES CON NUESTRAS MARCAS DE RECAMBIOS DAF Y TRP”

ANTONIO MORALES, DIRECTOR DE RECAMBIOS DE DAF EN ESPAÑA

EL ENVEJECIMIENTO DEL PARQUE DE VI SUPONE UNA OPORTUNIDAD PARA EL NEGOCIO DE LOS RECAMBIOS Y LA FIRMA HOLANDESA HA APOSTADO FUERTE PARA ESTAR AL LADO DE LOS TRANSPORTISTAS: OFRECE UN AMPLIO ABANICO DE RECAMBIOS PARA CAMIONES Y SEMIRREMOLQUES DE CUALQUIER MARCA Y EDAD

El sector de la postventa mantiene una tendencia positiva en 2023, ¿qué balance hacen del ejercicio y cómo esperan cerrarlo?

Este año se mantiene la tendencia de los ejercicios anteriores. El envejecimiento del parque de vehículos industriales registrado durante los últimos años supone una oportunidad para el negocio de los recambios, si somos capaces de ofrecer alternativas competitivas para este

segmento de clientes. En DAF contamos con la campaña ‘Buena Forma’, que está específicamente diseñada para vehículos que necesitan una renovación para seguir circulando. Adicionalmente ofrecemos un amplio rango de soluciones bajo nuestras marcas de recambios DAF y TRP para camiones de cualquier marca y edad, semirremolques y consumibles.

Las entregas de camiones nuevos poco a poco vuelven a la normalidad, ¿estiman que ese leve rejuvenecimiento del parque podría afectar a los resultados de la postventa en 2024?

Sí, se percibe en el mercado esta tendencia de renovación, y el crecimiento de la demanda de recambios no es tan alto como en años anteriores. Esto no significa que la demanda no crezca, sólo que lo hace a un ritmo menor. A pesar de ello, como ya he mencionado, nuestra amplitud de oferta para parque antiguo, remolques, y camiones de otras marcas, amortigua el efecto de esta renovación de parque.

El suministro de piezas y componentes se ha visto lastrado durante los últimos años por la pandemia

y la invasión de Rusia a Ucrania, ¿se puede decir que la disponibilidad de recambios ya ha vuelto a la normalidad?

Desde el principio de la crisis de componentes, fuimos capaces de mantener nuestro nivel de servicio de recambios en los niveles deseados mediante políticas de inventario más agresivas, tanto en nuestros almacenes como en los de los concesionarios. Excepto en algunas ocasiones, la mayoría de los recambios necesarios estuvieron en la estantería del concesionario cuando el cliente los necesitó. Adicionalmente, en 2023, este nivel de cobertura de la demanda se ha incrementado un 1,1%. Podemos decir que las principales dificultades de suministro están resueltas.

¿Qué peso tienen los recambios en el volumen de negocio de DAF en España?

A pesar de su relativa estabilidad en volumen de negocio, el peso de los recambios varía mucho en función de las entregas de camiones de cada año. Los datos de Paccar Parts a nivel mundial son positivos: registró un crecimiento del 14,18% en el primer semestre de 2023 (ingresó 3.220 millones de dólares), y del 11% en el segundo trimestre (ingresó 1.600 millones de dólares).

DAF comercializa recambios oficiales y de la marca TRP, ¿cómo es la convivencia entre ambos? ¿El perfil de los clientes es muy distinto?

En realidad, las dos marcas conviven porque se dirigen a clientes de perfiles distintos. Con esta dualidad buscamos ofrecer alternativas de valor a nuestros clientes para toda su flota, dependiendo de sus necesidades específicas:

- Los recambios DAF han sido especialmente optimizados para los camiones DAF, buscando el máximo rendimiento del vehículo en usos intensivos. A pesar de ser aparentemente más caros, si evaluamos el coste por kilómetro en estas aplicaciones exigentes son la opción más interesante para el cliente.
- Los recambios TRP están seleccionados bajo los mismos parámetros de calidad y garantía, y son más apropiados para aplicaciones menos exigentes o para parque más antiguo. El cliente que selecciona TRP busca un coste directo más económico en el precio de la pieza. En este programa ofrecemos alternativas para clientes DAF, y también para otras marcas de camiones y de remolques. Dentro del programa TRP contamos con recambios de la propia marca TRP y de otras marcas muy demandadas.

¿Cómo están evolucionando las ventas realizadas a través de vuestra tienda online?

Estamos muy satisfechos con esta iniciativa. Es una herramienta muy completa que permite al cliente localizar la pieza que necesita, ver alternativas, y de-

“LOS RECAMBIOS DAF Y TRP CONVIVEN PORQUE SE DIRIGEN A CLIENTES DE PERFILES DISTINTOS. CON ESTA DUALIDAD, BUSCAMOS OFRECER ALTERNATIVAS DE VALOR A NUESTROS CLIENTES PARA TODA SU FLOTA”

cidir su compra en función de precios y existencias en tiempo real. En 2023 las ventas a través de este canal se han incrementado un 23% respecto al mismo periodo del año pasado.

¿Qué nos puede contar sobre el nuevo almacén de recambios de Madrid?

Hemos iniciado la actividad hace pocas semanas, tras una mudanza que se ha realizado según lo planificado. Ahora contamos con un 55% más de espacio de almacenamiento, 50% más de muelles de carga y mayor espacio para la operación en un edificio con las últimas tecnologías, en un mejor entorno de trabajo.

¿La puesta en marcha de un nuevo almacén en Massbach (Alemania) tendrá repercusión en suministro de pedidos en toda Europa o solo en Alemania?

Nuestra logística de recambios trabaja con los múltiples almacenes de PACCAR Parts en Europa. Aunque en condiciones normales los recambios se suministran desde Madrid en cuestión de horas, el resto de los almacenes europeos funcionan como respaldo para pedidos sin existencias en Madrid. El nuevo almacén de Massbach realizará envíos ocasionales a concesionarios españoles que se entregan al día siguiente, mejorando aún más la disponibilidad que el almacén de Madrid ofrece.

La campaña ‘En Buena Forma’ se ha convertido en una acción clásica de la marca, ¿cuáles son las claves de su éxito? ¿En qué medida contribuyen a elevar el nivel de actividad?



DAF está construyendo un nuevo almacén de recambios en Massbach (Alemania) y en Madrid ha estrenado una nueva ubicación.

“EL MEJOR CONSEJO PARA EL TRANSPORTISTA QUE QUIERA CONOCER DE ANTEMANO SUS COSTES DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN, CON DIVERSAS MODALIDADES DE COBERTURA, ES CONTRATAR UN PRODUCTO DE SERVICIO MULTISUPPORT”

Esta campaña es una de nuestras acciones clave para llegar a aquellos clientes DAF que necesitan actualizar un vehículo de cierta antigüedad para seguir recorriendo muchos kilómetros. Incluye ofertas como embrague, frenos, tensores y correas, bomba de agua y radiador a precios muy competitivos, con la tranquilidad de conocer el precio final con mano de obra, y con la garantía internacional DAF. La aceptación por parte de los propietarios de estos DAF veteranos nos ha animado a mantener siempre activas algunas de estas ofertas. Es posible mantener un camión DAF veterano con recambios DAF en un concesionario oficial a precios competitivos.

El protagonismo de los contratos de reparación y mantenimiento sigue creciendo, ¿cómo se está dejando notar esta tendencia en vuestra área?

Sin lugar a duda, el mejor consejo para el transportista que quiera conocer de antemano sus costes de mantenimiento y reparación, con diversas modalidades de cobertura, es contratar un producto de servicio MultiSupport. Es la modalidad de mantenimiento elegida por la mayoría de nuestros clientes de parque más joven, hasta ocho años. Esta

tendencia nos permite contar con estabilidad de demanda en este segmento de parque, y nos permite optimizar los procesos y la planificación de los concesionarios.

La reducción de los tiempos de inmovilización de los camiones resulta cada día más importante para las flotas de transporte, ¿en qué niveles se encuentran en este momento? ¿Cómo están consiguiendo optimizar y reducir el paso de los camiones por el taller?

Tenemos muchas acciones encaminadas a minimizar la inmovilización, como los intervalos de mantenimiento extendidos y mantenimientos preventivos de componentes clave para maximizar la cantidad de intervenciones que se pueden programar. Cuando esto no es posible y la reparación es imprevista, nuestros esfuerzos se basan en gestionar el inventario de la red de concesionarios para asegurar una muy alta disponibilidad de piezas, y en el servicio ITS de asistencia 24h, que sigue mejorando año tras año sus ratios de tiempo de respuesta. Como máximo exponente, contamos con MultiSupport Uptime+, un contrato de reparación y mantenimiento que incluye prioridad en el servicio urgente y compensación por paralización.

La escasez de mecánicos se está convirtiendo en un serio problema para los talleres, ¿qué medidas están poniendo en marcha para conseguir profesionales?

A pesar de que detectamos esta escasez en algunos puntos de la red, no podemos hablar de un problema generalizado. Para minimizarlo hemos puesto en marcha el programa “Made for DAF” para atraer y retener el talento, e iniciativas de incremento de eficiencia de taller. La red de concesionarios también cuenta con iniciativas locales en coordinación con los Institutos de Formación Profesional.



En 2023 las ventas de recambios en nuestra tienda online se han incrementado un 23% respecto al mismo periodo del año pasado.

Cargadores eléctricos PACCAR PacMobile y PowerChoice

Cargadores portátiles y de alta potencia Camiones eléctricos



CARGADORES PACCAR PORTÁTILES

| ESPECIFICACIONES | PacMobile 20 | PacMobile 40 |
|------------------------------|-----------------------|------------------------|
| Velocidad de carga máxima | 24 kW | 40 kW |
| Tipo | Portátil | Portátil |
| Potencia de salida | 150 - 920V DC | 100 - 1.000V DC |
| N.º de conectores CCS2 EU | 1 | 1 |
| Método de uso | Pantalla táctil de 7" | Control mediante botón |
| T. DE CARGA 20% A 80% | | |
| LF Electric (282 kWh) | 6,5 - 7,5 h | 4 - 4,5 h |
| XD y XF Electric (315 kWh) | 7,5 - 8,5 h | 4 - 4,5 h |
| XD y XF Electric (525 kWh) | 14 - 15 h | 7,5 - 8,5 h |

PacMobile

- Cargadores portátiles de corriente continua, PacMobile 20, y PacMobile 40.

**Su principal ventaja es la
MOVILIDAD DEL CARGADOR**

PowerChoice

- Cargadores de corriente continua desde 150 kW hasta 180 kW.
- Disponible de 2 a 3 dispensadores según modelo.
- El PowerChoice 180X **permite cargar hasta 3 vehículos a la vez.**
- El PowerChoice 150X es actualizable, **ampliable hasta los 300 kW.**
- Tiempos de carga reducidos.

CARGADORES PACCAR DE ALTA POTENCIA



| ESPECIFICACIONES | POWERCHOICE 150X | POWERCHOICE 180X |
|----------------------------------|--|--|
| Velocidad de carga máxima | 150 kW o 2 x 75 kW | 180 kW o 1 x 120kW + 1 x 60 kW o 3 x 60kW |
| Tipo | Cabina y columna de carga independientes | Cabina y columna de carga independientes |
| Potencia de salida | 150-1000 V CC | 150-1000 V CC |
| N.º de conectores CCS2 EU | 2 | Hasta 3 dispensadores |
| Número de camiones para la carga | 2 vehículo | 3 vehículos |
| T. CARGA 20% A 80% | | |
| LF Electric (282 kWh) | 80 - 100 min. | 1 - 1,15 h |
| XD y XF Electric (315 kWh) | 70 - 90min. | 1 - 1,5h. |
| XD y XF Electric (525 kWh) | 2h - 2,5 h | 1,5 - 2,5 h |



Consulte el **CATÁLOGO DE CARGADORES PACCAR** ▶



Para más información contacte con su concesionario DAF más cercano:
www.daf.es/es-es/dealer-locator-page ▶



NEW GENERATION DAF



Anticípate al futuro eléctrico

En la era de las ciudades verdes y sostenibles, los vehículos eléctricos son esenciales para un transporte respetuoso con el medio ambiente. En DAF Trucks, queremos acompañarte en la transición al transporte sin emisiones, ofreciéndote la configuración de camión y la estrategia de carga óptimas para tu negocio. Además, nuestra red de concesionarios dispone de instalaciones, asesoramiento experto y un programa de formación específico para conductores.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF