

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

Año 46. #486.  
Noviembre-Diciembre 2023

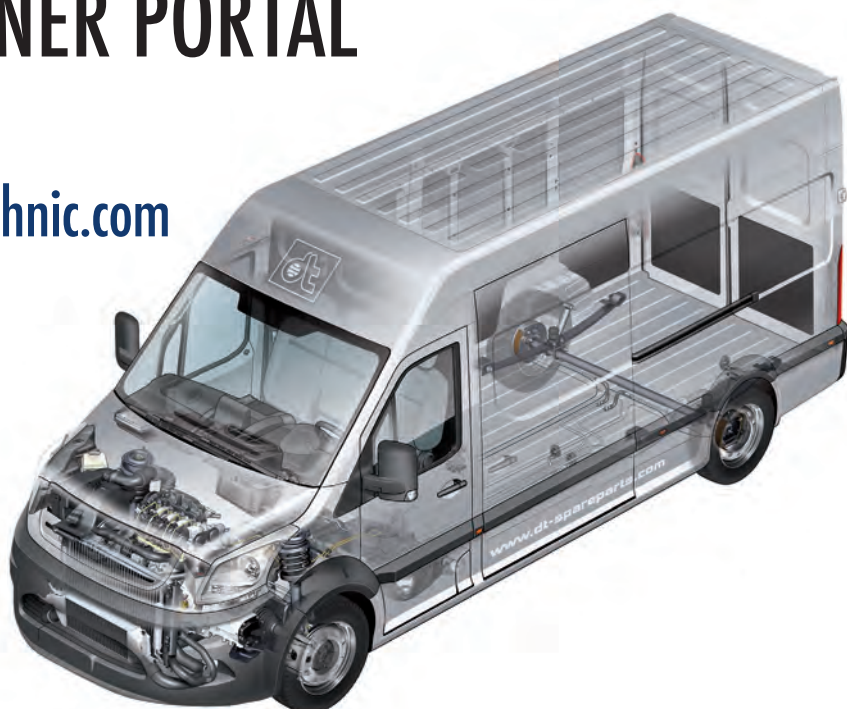
# TRANSPORTE3

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



## AHORRA TIEMPO Y DINERO COMPRANDO A TRAVÉS DEL PARTNER PORTAL DE DIESEL TECHNIC

<https://partnerportal.dieseltchnic.com>



• Los transportistas, expectantes ante los cambios en el Ministerio de Transportes • Revolución IVECO • Entrevistas: Giovanni Bruno (Volvo Trucks) y José Lezáun (Trucksters) • Contacto: Scania P 280 Híbrido Enchufable (PHEV) •



# 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 CO<sub>2</sub>: 201 - 286 g/km.

[volkswagen-comerciales.es](http://volkswagen-comerciales.es)





## VOLVER A EMPEZAR



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

Como suele pasar después de las elecciones generales, el Ministerio de Transporte ha sufrido una profunda renovación. Los transportistas tendrán que partir prácticamente de cero para intentar finiquitar cuestiones que estaban muy avanzadas en la primera mitad del año: modificación de la normativa de pesos y dimensiones, la puesta en marcha del Plan Reconduce para atraer jóvenes a la profesión...

Pedro Sánchez ha optado nuevamente por un exalcalde para ocupar esta cartera: Raquel Sánchez ha dado el relevo a Óscar Puente. Ambos han estado al frente de municipios, pero parece que los puntos en común entre ambos no van mucho más allá. El perfil discreto de Sánchez no tiene nada que ver con las formas de Puente, que en tan solo unos días ha protagonizado diversas polémicas en redes sociales, ha otorgado un protagonismo máximo al ferrocarril ("Es una prioridad para el Gobierno de España"), y se ha 'olvidado' del transporte de mercancías por carretera en sus primeras intervenciones. Veremos si es algo circunstancial o un anticipo de la hoja de ruta de esta legislatura.

Marta Serrano será la nueva secretaria general de Transporte Terrestre, y Roser Obrer, la nueva

directora general de Transporte por Carretera. Ambas están llamadas a ser las interlocutoras más directas con las asociaciones de nuestro sector. Proceden de la política valenciana y cuentan con experiencia en distintos tipos de transporte (ferroviario, marítimo, pasajeros...), aunque las mercancías por carretera tienen escasa presencia en sus currículos.

El sector ha expresado su deseo de continuar con la línea de trabajo que se ha mantenido durante los dos últimos años, y confía en que Puente sitúe al transporte por carretera entre sus prioridades dado su carácter estratégico y vertebrador de la economía tanto a nivel nacional como internacional. Para empezar, el Comité Nacional de Transporte por Carretera ha solicitado un encuentro con los nuevos responsables ministeriales para abordar cuestiones urgentes como el futuro de las bonificaciones a los combustibles, que si nadie lo remedia desaparecerán el próximo 31 de diciembre. Aunque este tema no depende directamente del Ministerio de Transportes, Puente y su equipo tendrán una magnífica oportunidad para demostrar cómo y con qué intensidad están dispuestos a defender al sector, y si quieren dar continuidad al legado 'histórico' de sus predecesores.





**03 EDITORIAL**  
Volver a empezar

**34 REPORTAJE**  
Ciberataques: Una amenaza real para los camiones

**16 PRODUCTO**  
Revolución IVECO

**36 ENTREVISTA**  
José Lezáun Ayerra, VP of Operations Spain de Trucksters

**06 EN PORTADA**  
Los transportistas expectantes ante los cambios en el Ministerio de Transportes

**28 CONTACTO**  
Scania P 280 Híbrido Enchufable (PHEV)

**42 LEGAL**  
Juntas Arbitrales del Transporte: vacíos en su regulación





10



22



32



46

**10 REPORTAJE**

Así quieren impulsar la llegada de chóferes extranjeros

**22 ENTREVISTA**

Giovanni Bruno, Director General de Volvo Trucks

**32 REPORTAJE**

Mercedes-Benz entrega el primer eActros 300 en España

**46 REPORTAJE**

Simplifica tus compras de recambios gracias a Diesel Technic

# 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**







# LOS TRANSPORTISTAS, EXPECTANTES ANTE LOS CAMBIOS EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTES

ESPERAN QUE ÓSCAR PUENTE SIGA CON LA LÍNEA DE TRABAJO INICIADA EN LA PASADA LEGISLATURA

**DEPUÉS DE CONSEGUIR DIVERSAS REIVINDICACIONES HISTÓRICAS CON RAQUEL SÁNCHEZ AL FRENTE DEL MINISTERIO, LOS TRANSPORTISTAS CONFÍAN EN QUE SE MANTENGA EL RUMBO Y SE CULMINEN LAS CUESTIONES PENDIENTES**

**D**esde ASTIC, han agradecido la labor realizada por Sánchez en sus poco más de dos años al frente de esta cartera: “Ha sido un periodo en el que nuestro sector ha conseguido materializar reivindicaciones históricas por las que llevábamos años luchando como la prohibición de la participación del conductor en la carga y descarga de las mercancías, salvo algunas excepciones; la obligatoriedad de revisar automáticamente el precio del transporte en los supuestos de variación del precio del combustible; la reducción de los tiempos de espera de los conductores en las áreas de carga y descarga; o el reciente compromiso de no imponer peajes en 2024”, destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC, quien agrega que “nuestra prioridad ahora es continuar avanzando dentro del marco legislativo impulsado en 2022 tras los acuerdos alcanzados entre el Ministerio de Transportes y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC)”.

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ha trasladado su enhorabuena al nuevo ministro Óscar Puente y también le han expresado su deseo de mantener la misma línea de trabajo que en la anterior legislatura. “El nuevo ministro contará con la voluntad de la CETM para dialogar y negociar nuevas medidas y herramientas que contribuyan a que las empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera puedan continuar con su actividad y garantizar el abastecimiento de la población y el bienestar de la economía española”, aseguran desde la organización.

## TAREAS PENDIENTES

La precipitada convocatoria electoral dejó en el aire muchos asuntos que ahora tendrá que retomar un Ministerio de Transportes que ha sufrido una notable renovación. Unos desafíos que a partir de ahora estarán en la agenda del nuevo ministro:

- ✔ **Armonización legislativa europea y nacional.** desde la calendarización de las restricciones a la circulación de camiones hasta las características de pesos y dimensiones de los vehículos.
- ✔ **Medidas urgentes para paliar la escasez de conductores profesionales.** Se necesitan unos 15.000 transportistas de mercancías y 6.000 de pasajeros. Unas cifras que se dispararían hasta superar



los 100.000 profesionales del volante para 2028, si tenemos en cuenta que más del 70 % de los chóferes de camión en activo supera los 50 años y que no hay relevo generacional que cubra estas jubilaciones.

- ✓ **Creación de áreas de descanso y parkings seguros y confortables para camiones.** En nuestro país hay cerca de 100 áreas de servicio sin vigilancia específica en autopistas y autovías y unos 40 parkings con medidas de seguridad, a pesar de que la UE establece que debería haber, al menos, uno cada 100 kilómetros.
- ✓ **Corredores específicos para el transporte de mercancías 24/7 sin restricciones a la circulación.**
- ✓ **Aligerar la asfixiante carga impositiva y de costes sociales.** El transporte por carretera desembolsa 12.000 millones de euros anuales a las arcas públicas, la mayor parte procedente del Impuesto Especial sobre los Hidrocarburos.
- ✓ **Impulsar el crecimiento empresarial para acabar con la hiperatomización del sector.** España cuenta con más de 100.000 empresas de transporte de carga, una fragmentación que tiene como consecuencias una menor productividad sectorial, un potencial de crecimiento muy bajo, debilidad a la hora de negociar con clientes y proveedores y poco atractivo para atraer a las nuevas generaciones a la profesión de transportista.
- ✓ **Impulso de la intermodalidad** entre los diferentes modos de transporte (terrestre, aéreo y marítimo) para construir una verdadera red intermodal eficaz y eficiente.

## FERROCARRIL Y DESCARBONIZACIÓN

En la toma de posesión y en sus primeras intervenciones, Óscar Puente ha hecho escasas referencias a la carretera y al transporte de mercancías. Por el contrario, el ferrocarril ha tenido una notable presencia. Puente ha asegurado que será “la pieza central” y que el Gobierno y el Ministerio seguirán apostando por su desarrollo y la mejora de su fiabilidad y capacidad. “El ferrocarril es una prioridad para el Gobierno de España”, ha sentenciado. También ha dejado claro que impulsar la descarbonización de la movilidad será otro de sus objetivos: “España es un país que tiene que hacer la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura lo antes posible”.



## ÓSCAR PUENTE HA ASEGURADO QUE “EL FERROCARRIL ES UNA PRIORIDAD PARA EL GOBIERNO DE ESPAÑA”

- ✓ **Una transición energética realista, justa e inclusiva.** “Reclamamos neutralidad tecnológica de forma que se incentive el uso de un mix energético que, además de la electricidad, también contemple el hidrógeno verde, el gas natural vehicular y los combustibles renovables. Es clave que no discrimine ninguna de estas energías limpias para que sean las propias empresas las que decidan libremente qué energía ‘verde’ utilizar para propulsar sus camiones, autobuses y furgonetas, según recorran rutas internacionales, nacionales o de última milla”, explica Valdivia.

**KÖGEL**  
BECAUSE WE CARE

MAYOR CONFIANZA CON MENOS PESO.

**ECONOMY MEETS ECOLOGY**

**KÖGEL COOL – PURFERRO QUALITY**

- ✓ características de aislamiento excepcionales
- ✓ larga vida útil
- ✓ peso básico reducido

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

f @ in d



## LAS NUEVAS CARAS DE TRANSPORTES



### OSCAR PUENTE, MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Sustituye en la cartera a Raquel Sánchez que ha ocupado este cargo desde junio de 2021. Puente nació en Valladolid, el 15 de noviembre de 1968. Es Licenciado en Derecho por la UV y Máster en Dirección Política por la Fundación Jaime Vera. Fue abogado en ejercicio desde 1995 hasta su toma de posesión como alcalde de Valladolid -en junio de 2015. Se mantuvo en el cargo hasta este mismo año. Militante en el PSOE desde 1990, inicia su carrera política en Valladolid en 2004, como Vicesecretario General de la Ejecutiva Provincial de Jorge Félix Alonso.



### JOSÉ ANTONIO SANTANO, SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Toma el relevo de David Lucas que ha permanecido poco más de nueve meses en el cargo. Nacido en 1965 en Irun (Gipuzkoa), estudió en el colegio público Leka-Enea y realizó el bachillerato en el Instituto Pío Baroja. Es licenciado en Derecho por la Universidad del País Vasco UPV/EHU. Santano Clavero ha sido alcalde de Irun ininterrumpidamente desde el año 2002 hasta la actualidad. Es defensor de las ciudades amables y sostenibles e impulsó hace 10 años la Ciudad30 en Irun

que, además de ser pionera en esta materia, tuvo la primera línea urbana 100% eléctrica.



### MARTA SERRANO, NUEVA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

Reemplaza a María José Rallo. Serrano es ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Castilla-La Mancha. Desde 2005, su experiencia profesional se ha enfocado en el desarrollo de proyectos y estudios relacionados con la planificación urbana y la movilidad sostenible. Entre los años 2020 y 2023 ha sido la directora gerente de la Empresa Municipal de Transporte de Valencia, y con anterioridad, fue directora de Comunicación y Consultoría en la Empresa Municipal de Transportes de Madrid.

### ROSER OBRER, NUEVA DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Sustituye a Jaime Moreno. Obrer es doctora ingeniera de Caminos, Canales y Puertos por la Universitat Politècnica de València (2016). Su formación se complementa con el Máster en Transporte, Territorio y Urbanismo de la Universitat Politècnica de València (2009) y el Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal (2012). En 2018 se incorporó a la Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, y entre 2019 y junio de 2023 ocupó el cargo de directora general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible en la Generalitat Valenciana.





# eMPOWERING YOU. ALL THE WAY.



## Simplifica el camino hacia la electrificación de tu flota con MAN.

La transformación a la movilidad eléctrica no consiste únicamente en comprar un vehículo que funcione con batería. Cuando se trata de electromovilidad, es esencial contar con un ecosistema a medida. Nuestra gran experiencia y conocimiento en movilidad eléctrica nos convierte en tu socio de

confianza. Ofrecemos servicios de asesoría personalizados, así como soluciones inteligentes para los retos actuales y futuros. eMPOWERING YOU. ALL THE WAY. Desde la planificación de la flota hasta la puesta en marcha y más allá. [www.truck.man](http://www.truck.man) #SimplyMyTruck







# ASÍ QUIEREN IMPULSAR LA LLEGADA DE CHÓFERES EXTRANJEROS

SE INCREMENTA LA PREOCUPACIÓN POR EL AUMENTO DE LA ESCASEZ DE CONDUCTORES PROFESIONALES

**SE HA COMENZADO A TRABAJAR PARA CLARIFICAR Y FACILITAR LA INCORPORACIÓN AL MERCADO LABORAL ESPAÑOL DE CONDUCTORES EXTRANJEROS**

Los Ministerios de Seguridad Social, Transportes e Interior han acordado recientemente colaborar conjuntamente para impulsar que las empresas transportistas puedan contratar conductores extranjeros no comunitarios, a través de diferentes vías: trayéndolos de sus países de origen o bien regularizando a los inmigrantes que ya viven en nuestro país. En ambos casos se otorgaría un permiso de residencia para la obtención del certificado CAP, ya sea mediante el curso inicial o de renovación en función del año en que obtuvo el permiso de conducir en su país de origen, así como para el posterior canje del referido permiso en nuestro país una vez transcurridos 6 meses desde que obtenga la residencia en España.

## LENTA Y EXCESIVA BUROCRACIA

Fenadismer considera que aún es necesario reducir numerosas trabas burocráticas y plazos excesivamente largos para conseguir homologar a un conductor profesional extranjero en España. "Respecto del canje del permiso de conducir, son pocos los países con los que tenemos un convenio de reconocimiento y convalidación, y de existir en muchos casos el canje se realiza exclusivamente respecto del permiso B pero no del profesional C ó D. Es a partir de ese momento cuando la lenta maquinaria de la Administración, especialmente la de Tráfico, hace que el aspirante que desee examinarse del permiso de conducir deba esperar al menos 8 meses para poder hacerlo, a lo que habrá que añadir el tiempo necesario para obtener el cer-

tificado de aptitud profesional, por lo que el tiempo necesario para poder capacitar a un conductor profesional extranjero en España puede superar el año, tiempo durante el cual al no poder conducir se deshabituán en las habilidades de conducción de vehículos de transporte", explican desde la Federación.

**MÁS DEL 20% DE LAS EMPRESAS TIENE DIFICULTADES PARA CUBRIR VACANTES**

Según diferentes estudios realizados sobre la situación del empleo en nuestro país, el porcentaje de empresas del sector del transporte que están experimentando dificultades para cubrir sus puestos vacantes se situaría en más del 20%, estimándose en más de 15.000 las ofertas de empleo que quedarían vacantes por la falta de candidatos disponibles. El elevado coste económico que supone acceder a dicha profesión, la dureza de la actividad y las condiciones laborales hacen que esta profesión no resulte atractiva.







Mercedes-Benz Trucks

El nuevo eActros 600.

## CHARGED TO CHANGE.

**Un nuevo capítulo en el sector del transporte:** El eActros 600 para los trayectos de larga distancia, es totalmente eléctrico, sostenible y más rentable que nunca. Ya está aquí el revolucionario modelo de Mercedes-Benz Trucks. **Más información en [eactros600.mercedes-benz-trucks.com](http://eactros600.mercedes-benz-trucks.com)**

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust







# LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES 'PIENSAN EN DIÉSEL'

HAY PREOCUPACIÓN POR EL MEDIO AMBIENTE PERO EL 63% COMPRARÍA UN CAMIÓN DIÉSEL

**CONTINENTAL Y FENADISMER HAN PRESENTADO EL ESTUDIO "SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE E INNOVACIÓN EN LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA", QUE TIENE COMO OBJETIVO CONOCER LA PERCEPCIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES SOBRE ESTOS ASPECTOS**

**E**ntre las conclusiones, destaca que el 63% de los encuestados se decantaría actualmente por un vehículo diésel, un 11% apostarían por un híbrido y tan solo un 4% lo haría por un eléctrico. Entre los principales motivos que condicionan la compra, destacan aquellos que lo hacen por la relación calidad-precio.

Estos datos contrastan en cierta medida con la preocupación de los transportistas por el medio ambiente: un 49% afirma que la sostenibilidad debe ser un eje bastante o muy prioritario para el sector, un

27% cree que su importancia es moderada y un 9% cree que es un aspecto poco prioritario. En sentido, el secretario general de Fenadismer, Juan José Gil, aseguró que los transportistas no tienen claro que la movilidad eléctrica sea la solución a corto plazo, y apostó por dar más protagonismo a los biocombustibles y a los combustibles sintéticos.

En la misma línea, Antonio Sangüesa, responsable de Soluciones y Servicios a Flotas de Continental, señaló que "no hay una alternativa clara al diésel" y lamentó que la incertidumbre esté contribuyendo al envejecimiento de la flota de vehículos industriales en España.

Para avanzar hacia una movilidad más sostenible, gobiernos de todo el mundo están impulsando nuevas normativas medioambientales que avancen hacia la reducción de emisiones. Sin embargo, según concluye la encuesta realizada por Continental y Fenadismer, un 17% de los transportistas españoles confiesa no conocer estas normativas.

## LA SEGURIDAD EMPIEZA POR LOS NEUMÁTICOS

A la hora de hablar de seguridad vial y rendimiento del vehículo, los neumáticos son un elemento clave,





- TENER UN HIJO
- ESCRIBIR UN LIBRO
- PLANTAR**  
**38.234 ÁRBOLES**



En 2013 nació el proyecto "Un Scania, un árbol", por el que nos comprometimos a **plantar un árbol** (y cuidarlo durante 100 años) por cada vehículo vendido en España y Portugal. Ahora **cumplimos 10 años** llenando de pinos, almendros, encinas y otras especies una zona de 90 hectáreas junto al municipio madrileño de Rivas-Vaciamadrid. Hasta la fecha, 38.234 árboles que se encargan de neutralizar más de **64.000 toneladas de CO<sub>2</sub>**. Un logro más, conseguido.



scania.es



**SCANIA**





Antonio Sangüesa y Jorge Cajal de Continental junto a Juan José Gil (Fenadismer) en la presentación del estudio.

## EUROPA APRIETA UN POCO MÁS A LOS CAMIONES

El pleno del Parlamento Europeo ha avalado los objetivos propuestos por la Comisión Europea para reducir las emisiones de CO2 en vehículos pesados nuevos con 445 votos a favor, 152 en contra y 30 abstenciones. Ahora deben comenzar las negociaciones con los gobiernos de la UE sobre la formulación final de la legislación.

Los eurodiputados quieren objetivos firmes de reducción de las emisiones de CO2 para camiones medianos y pesados, incluidos los vehículos profesionales (como camiones de basura, volquetes y hormigoneras) y autobuses. Los objetivos serían del 45 % para el período 2030-2034 (en lugar del 30%), del 65 % para 2035-2039 y del 90 % a partir de 2040, tomando como punto de referencia las emisiones de 2019.

“La transición hacia camiones y autobuses de cero emisiones no solo es clave para cumplir nuestros objetivos climáticos, sino también un elemento crucial para un aire más limpio en nuestras ciudades” ha destacado el ponente de la iniciativa, Bas Eickhout (Verdes/ALE, Países Bajos).

### LOS FABRICANTES: “ESTAMOS HACIENDO NUESTRA PARTE”

Desde ACEA insisten en que están proporcionando los vehículos y la tecnología para que el transporte por carretera en Europa esté libre de fósiles de aquí a 2040, pero lamentan la escasez de infraestructura de carga y recarga, la falta de esquemas efectivos de fijación de precios del carbono y la ausencia de medidas de apoyo para reemplazar los modelos convencionales por alternativas de cero emisiones.



ya que son el único punto de contacto constante con el asfalto. Además de a la seguridad vial, los neumáticos también afectan a las cifras de consumo de combustible del vehículo. A diferencia de los turismos, donde existe una norma que establece la profundidad mínima de los neumáticos, en el caso de los camiones, aún no existe y únicamente se estipula una recomendación a este respecto. Sin embargo, al ser preguntados sobre este aspecto, 6 de cada 10 transportistas españoles se muestra completamente a favor de que se establezca la obligatoriedad de una profundidad mínima para los neumáticos de los camiones.

### EL TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN, UN DESCONOCIDO

Las últimas actualizaciones del Paquete de Movilidad de la Unión Europea establecen que en enero de 2025 todos los vehículos que cuenten con tacógrafos analógicos o digitales y que quieran trabajar en territorio europeo, tendrán que llevar un tacógrafo inteligente de segunda generación. “Hay que ir preparándose porque puede que a última hora no haya equipos disponibles o los talleres no tendrán capacidad de atender todas las peticiones de cambio de tacógrafo”, advirtió Sangüesa.

Según concluye el estudio, solo 2 de cada 10 encuestados afirman que su flota está preparada con un tacógrafo inteligente de segunda generación, y un 45% destaca que no, debido a su alto precio.

Asimismo, cuando se trata de saber el nivel de conocimiento que tienen los profesionales del transporte sobre ello, las cifras reafirman la problemática, ya que 7 de cada 10 personas admiten no conocer las ventajas de realizar el cambio con antelación. Tan solo un 18% conoce que podría acceder a subvenciones y un 1% que, gracias a este cambio, se beneficiaría de un ahorro en la revisión periódica de su vehículo.

**SEIS DE CADA DIEZ  
TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES SE  
MUESTRAN COMPLETAMENTE A  
FAVOR DE QUE SE ESTABLEZCA LA  
OBLIGATORIEDAD DE UNA  
PROFUNDIDAD MÍNIMA PARA LOS  
NEUMÁTICOS DE LOS CAMIONES**



“¿Existe una solución eléctrica diseñada para mi negocio?”

“En las gamas E-Tech T y C encontrarás las soluciones a tus necesidades de transporte regional o de construcción.”



Contacta con tu Especialista Local de Transición Energética.  
**#ÚneteAlGoodMove**



**RENAULT TRUCKS**  
**E-TECH**

**RENAULT**  
**TRUCKS**





# REVOLUCIÓN IVECO

EL FABRICANTE ITALIANO INTRODUCE NOVEDADES EN TODOS SUS VEHÍCULOS INDUSTRIALES

**IVECO HA REALIZADO UNA INVERSIÓN DE 1.000 MILLONES DE EUROS PARA RENOVAR TODA SU GAMA DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES CENTRÁNDOSE EN CUATRO PILARES: PRODUCTIVIDAD, EXPERIENCIA DEL CONDUCTOR, SOSTENIBILIDAD Y CONECTIVIDAD**

**E**n un acto celebrado en Barcelona, el Presidente de la Unidad de Negocio de Camiones de Iveco Group, Luca Sra, explicó que desde 2019 la marca ha dedicado todos sus recursos a impulsar una profunda evolución “manteniendo la mirada puesta en el cliente y adaptando nuestra oferta a sus necesidades, a lo largo del ciclo de vida del vehículo y más allá”, y ahora se abre “un nuevo capítulo en la historia de IVECO” con el lanzamiento de la gama completa Model Year 2024.

## IVECO S-WAY

El buque insignia de la firma transalpina incorpora un gran número de novedades en sus versiones diésel y de gas natural, y se ha presentado la versión 100% eléctrica: S-eWAY. Para los transportistas que opten por la versión diésel, IVECO ha desarrollado un nuevo motor, el xCursor 13, que incorpora las tecnologías más avanzadas, como el nuevo Turbocompresor para reducir la ve-

locidad, una mayor presión de inyección de combustible (2.500 bares), nuevos cilindros más ligeros, sistemas auxiliares inteligentes y reducción de la fricción. La configuración más potente es capaz de producir hasta 580 CV y 2.800 Nm de par, es perfecta para enfrentarse a misiones pesadas que requieren el máximo rendimiento, mientras que la variante de 500 CV y 2.600 Nm de par es ideal para maximizar la eficiencia en misiones de larga distancia. También estarán disponibles otros dos escalones: 460 CV (2.500 Nm) y 540 CV (2.700 Nm). Los responsables de IVECO destacan que su peso se ha reducido un 10% y se ha incrementado su durabilidad: alcanza los 1,6 millones de kilómetros, un 33% más que su predecesor.

El nuevo motor está emparejado con el eje Meritor 17xHE de reducción más rápida para una entrega de potencia aún más progresiva, que se une a la suave transmisión TRAXON Gen2 de 12 velocidades desarrollada por ZF. También se ha







incorporado un nuevo freno motor de alto rendimiento con un 30% más de eficacia, que es capaz de sustituir al Retarder en múltiples escenarios, y se ha optimizado el GPS predictivo.

Este nuevo motor, junto con las mejoras aerodinámicas, de transmisión y de conducción predictiva por GPS, permiten al nuevo IVECO S-WAY ahorrar hasta un 10% de combustible. Además, se puede conseguir un ahorro adicional de más del 4% en el TCO gracias a los servicios de mejora de la eficiencia y a la supervisión avanzada del Customer Uptime Center.

**SE MANTIENE LA APUESTA POR EL GAS NATURAL**  
El motor nuevo xCursor 13 también ofrece una mayor eficiencia de combustible y rendimiento en su versión de gas natural. Está disponible para nuevos IVECO S-WAY Y X-WAY y produce 500 CV y 2.200 Nm de par motor mientras reduce el consumo de gas hasta en un 11%. Este potente rendimiento viene acompañado de las ventajas medioambientales del gas natural, que puede ayudar a reducir significativamente las emisiones de CO<sub>2</sub> del vehículo hasta un 95% cuando funciona con biometano y a reducir su sonoridad frente a un vehículo diésel equivalente.



---

## EL NUEVO MOTOR xCURSOR 13, JUNTO CON LAS MEJORAS AERODINÁMICAS, DE TRANSMISIÓN Y DE CONDUCCIÓN PREDICTIVA POR GPS, PERMITEN AL NUEVO IVECO S-WAY AHORRAR HASTA UN 10% DE COMBUSTIBLE

---

Para la versión de GNC, estarán disponibles nuevos depósitos con mayor capacidad que permitirán incrementar la autonomía llevándola por encima de los 800 kilómetros.

### NUEVA CABINA

El claro enfoque de IVECO en el conductor y su experiencia a bordo se traduce en mejoras significativas en una nueva cabina totalmente centrada en el conductor para los IVECO S-WAY y X-WAY. En el nuevo salpicadero personalizable, destaca la atmósfera totalmente digital formada por un cuadro de instrumentos TFT (pantalla de 10 o 12 pulgadas), y el sistema de infoentretenimiento (pantalla de 7 o 10 pulgadas). A esto se suman los nuevos mirrorcams (opcionales) que ofrecen una visibilidad aún mayor al conductor y aportan una mejora significativa de la aerodinámica.

IVECO aumenta el confort del chófer al volante ofreciendo una posición de conducción "similar a la de un coche" gracias a una ergonomía renovada, una dirección más vertical y un ajuste del volante con muchas más posibilidades.

En el exterior, además del nuevo logotipo de IVECO, disponible en acabado cromado o mate, los transportistas tienen a su disposición ocho opciones de parrilla entre las que elegir.



## EL MOTOR NUEVO xCURSOR 13 DE GAS NATURAL PRODUCE 500 CV Y 2.200 NM DE PAR MOTOR MIENTRAS REDUCE EL CONSUMO DE GAS HASTA EN UN 11%

### SISTEMAS AVANZADOS DE ASISTENCIA A LA CONDUCCIÓN

La gama IVECO Way dispone ahora de sistemas avanzados de asistencia a la conducción de nivel 2 (Drive Assist, Highway Assist, Control de Crucero Adaptativo Stop&Go...), que suponen un gran paso adelante tanto en términos de seguridad como de confort de conducción. Además, se ha introducido un completo paquete de funciones de seguridad en toda la gama Way, como los sistemas aviso de ángulo muerto y salida de carretera, que protegen a los usuarios vulnerables de la carretera cercanos, la detección de somnolencia del conductor, el asistente de velocidad inteligente y el dispositivo de bloqueo por alcoholemia.

## IVECO S-eWAY: 500 KM DE AUTONOMÍA



Después de presentar la eDaily hace un año, ahora llega el IVECO S-eWAY totalmente eléctrico con una autonomía de hasta 500 km. Su sistema de baterías está compuesto por nueve baterías de 82 kWh que suman un total de 738 kWh. Con una carga rápida de hasta 350 kW, el S-eWAY puede recargar el 80% del SOC de la batería en 90 minutos.

La tractora S-eWAY 4x2 está propulsada por un eAxle con dos motores fabricados por FPT Industrial, que produce 480 kW de potencia continua y 1.800 Nm de par motor. El diseño del eAxle permite que todos los módulos de la batería estén ubicados dentro del chasis, evitando la necesidad de contar con una "mochila" de baterías en la cabina. Seis modos de conducción con frenado regenerativo ayudarán a maximizar la eficiencia al tiempo que ofrecen al conductor un mayor control sobre el comportamiento de la transmisión. La espaciosa cabina tiene un claro enfoque en la ergonomía del conductor y un impresionante conjunto tecnológico. En esta versión, las pantallas aumentan de tamaño. En una pantalla digital de 12,8 pulgadas, el conductor puede ver la información más relevante. Y la pantalla de infoentretenimiento alcanza las 17 pulgadas.



### NUEVO IVECO EUROCARGO: AÚN MÁS VERSÁTIL

Al igual que el resto de la familia de vehículos industriales del fabricante italiano, el nuevo Eurocargo ha incorporado un buen número de novedades. Toda la gama Eurocargo cuenta ahora con una generación totalmente nueva de motores Tector 7 GNC. Este propulsor de GNC de 6,7 litros está disponible en tres versiones: 220 CV, 250 CV y 280 CV. El fabricante destaca que este camión ofrece un consumo ajustado, así como una mejora de las emisiones de CO<sub>2</sub> de hasta un -10% frente al Tector 7 Diesel.

Además, se ha incrementado la autonomía con la introducción de un nuevo depósito adicional de 115 litros (opcional) que ofrece una mayor autonomía de conducción sin penalizar el volumen de carga con una capacidad de gas de hasta 1.100 litros. Desde IVECO destacan que el Eurocargo es el único vehículo de 12-19t que ofrece gas natural en toda la gama.

Tanto en los modelos diésel como en los de GNC se ofrece una nueva transmisión automática de serie: ZF8-HP de 8 velocidades, que puede reducir el consumo hasta un 5%. También está disponible una transmisión automática Allison 3000 opcional.

IVECO ha actualizado el interior de la cabina añadiendo comodidad y más funciones. Al igual que el S-WAY, el nuevo Eurocargo dispone de un nuevo panel de instrumentos totalmente digital con una pantalla de 10 pulgadas, y nuevo sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 7 pulgadas.

Todos los Eurocargo incluyen ahora una Connectivity Box de serie. Los operadores tendrán acceso a los servicios digitales de IVECO, in-



# EvoLUTion P400 MuLTi x3

Carretera + Ferrocarril + Barco



Escanea este código QR para ver el vídeo



Con todas las ventajas de un frigo **EvoLUTion** y ....



Refuerzo cantonera delantera



Suspensión especial



Refuerzo en el chasis



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



Reducción de CO<sub>2</sub>



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



**LeciTrailer**





cluyendo la monitorización de camiones y el diagnóstico remoto para ayudar a reducir el tiempo de inactividad, así como herramientas de gestión de flotas a través del Portal del Cliente IVECO ON. Otra novedad del Eurocargo es el IVECO Driver Pal, que se activa mediante comandos por voz y está basado en la tecnología de Amazon Web Services (AWS) y las funciones de Alexa.

#### NOVEDADES EN LA GAMA IVECO DAILY

El fabricante italiano ha introducido diversas novedades enfocadas a hacer más cómoda la vida del conductor. Ahora incorpora nuevo cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas, y se ha renovado el sistema de infoentretenimiento con pantalla a color de 10 pulgadas que está integrado en la parte central del salpicadero.

La conectividad de serie de la Daily ayuda aumentar la productividad. Los conductores y los gestores de flota ahora pueden trabajar de forma más eficiente monitorizando a distancia los ajustes del vehículo a través de la aplicación Easy Daily o del portal IVECO ON. Además, se podrán realizar actualizaciones 'Over-the-Air', que eliminan la necesidad de visitar un taller para actualizar el software del vehículo.

Los nuevos sistemas ADAS y de conducción autónoma de nivel 2 proporcionan una experiencia de conducción sin estrés y mejoran la seguridad dentro y fuera del vehículo, yendo un paso más allá de las exigencias normativas en lo que respecta a la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública.

La versión 100% eléctrica, que fue presentada hace poco más de un año, también incorpora novedades. Ahora puede configurarse una cuarta batería en los modelos 72C de 7,2 toneladas de PMA y 5.100 mm de chasis cabina. La ampliación de la capacidad de la batería a 148 kWh permite una autonomía de hasta 240 km. Los modelos IVECO eDaily de tres y cuatro baterías también reciben una carga rápida mejorada de 115kW, garantizando 100km de autonomía en tan sólo 20 minutos.

También se han ampliado las inigualables capacidades del ePTO de 15 kW, que ahora ofrece una potencia excepcional de 50 kW de alta tensión y mecánica para sus ePTO.

#### UNA AMPLIA OFERTA DE SERVICIOS

IVECO complementa su oferta de vehículos con un ecosistema de soluciones en rápida evolución - IVECO Services - diseñado para ayudar a los clientes a gestionar su vehículo o flota de forma fácil y eficiente, reducir su Coste Total de Propiedad y asegurar la rentabilidad de su negocio. La oferta también incluye servicios desarrollados para mejorar la vida de los conductores en la carretera, mejorando su confort y seguridad.

IVECO está apoyando la transición de sus clientes hacia la movilidad de cero emisiones con servicios dedicados a la movilidad eléctrica diseñados para facilitar el cambio a los vehículos eléctricos mediante el aumento de la productividad, la reducción del coste total de propiedad y la maximización de la autonomía y la eficiencia energética del vehículo. GATE (Green & Advanced Transport Ecosystem) es un innovador modelo de negocio todo incluido de pago por uso para el alquiler a largo plazo de vehículos comerciales "verdes" que ofrece "tranquilidad" a los clientes que desean acceder a la movilidad eléctrica. Además, IVECO CAPITAL ofrece a los clientes una solución financiera integral para vehículos eléctricos, así como para toda la gama IVECO, incluyendo servicios de financiación, leasing y seguros en todos los mercados.

---

**LA VERSIÓN 100% ELÉCTRICA DE LA DAILY AHORA PUEDE CONFIGURARSE CON UNA CUARTA BATERÍA EN LOS MODELOS 72C (7,2 TONELADAS DE PMA Y 5.100 MM DE CHASIS CABINA) PARA ALCANZAR UNA AUTONOMÍA DE HASTA 240 KM**

---



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](http://WWW.STARTTHEFUTURE.COM)

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**





# “HA SIDO UN AÑO MUY BUENO PARA VOLVO TRUCKS”

GIOVANNI BRUNO, DIRECTOR GENERAL DE VOLVO TRUCKS

## LA FIRMA SUECA DESPEDIÓ EL EJERCICIO LIDERANDO LAS MATRICULACIONES DE TRACTORAS Y CAMIONES ELÉCTRICOS EN NUESTRO PAÍS

**Q**ué balance hace del ejercicio que está a punto de concluir? ¿Se puede afirmar que el mercado ha regresado a la normalidad prepandémica?

Aún faltan unas semanas para concluir 2024, pero puedo decir que el año ha sido muy bueno para Volvo Trucks en España. Si nos fijamos en tres indicadores (satisfacción de los clientes, participación en el mercado, y resultados económicos), el balance de 2023 es muy positivo.

Creo que la normalidad prepandémica no lo hemos alcanzado el 100% pero estamos muy cerca. Ahora los plazos de entrega prácticamente se han normalizado y entramos en una fase de reajuste del mercado: en 2024 se alcanzará el equilibrio entre oferta y demanda de camiones.

Volvo Trucks es el primer fabricante que comercializa en España una familia completa de camiones 100%, ¿cómo ha sido este primer año? ¿Qué ha acogida están brindando los transportistas españoles a la electromovilidad?

El inicio de la comercialización de nuestra gama 100% eléctrica ha sido un reto y a la vez una gran oportunidad. Hemos sido los primeros y hemos tenido que ‘empujar’ una demanda que no existía. Además, vender un camión eléctrico no es lo mismo que comercializar uno con motor de combustión. La electromovilidad implica que el fabricante, el transportista, el cargador y el proveedor de la infraestructura de carga trabajen en la misma sintonía. Durante este año hemos aprendido mucho y hemos comprobado que hay múltiples recorridos que encajan muy bien con la electromovilidad.

¿Cuántos camiones eléctricos matricularán en España durante este ejercicio? ¿Cómo están evolucionando los pedidos?

Durante los diez primeros meses se han matriculado 131 camiones 100% eléctricos en España y nuestra cuota de mercado se sitúa en el 53%. Hemos realizado operaciones con todo tipo de compañías de transporte, lo que realmente influye es la dimensión



---

## **“EL INICIO DE LA COMERCIALIZACIÓN DE NUESTRA GAMA 100% ELÉCTRICA HA SIDO UN RETO Y A LA VEZ UNA GRAN OPORTUNIDAD”**

---

y los objetivos medioambientales del cargador para el que trabajan. Además, estamos observando que, en algunos casos puntuales, cargadores de determinados sectores (textil, automoción...) que no tenían camiones están optando por contar con una flota propia 100% eléctrica.

De cara al futuro, pienso que la llegada de más competencia será muy positiva para que las ventas sigan creciendo.

**La electromovilidad aún sigue encontrando múltiples obstáculos, ¿qué medidas considera que deben ser una prioridad para impulsar su despeque en el transporte de mercancías?**

Recientemente los fabricantes hemos expuesto nuestras peticiones en la presentación de la Hoja de Ruta del Vehículo Industrial y Autobús 2024-2026. La tramitación de los incentivos es lenta y poco transparente y crea una gran incertidumbre en los empresarios que se deciden a dar el paso. Por otra parte, la escasez de infraestructuras de carga públicas y las dificultades para contar con puntos propios también está siendo un obstáculo importante. Resumiendo, es necesario que los incentivos sean claros, transparentes y rápidos, y un plan serio y real para ubicar los cargadores en los puntos estratégicos. Desde el máximo respeto, pienso que

las administraciones públicas tienen que ponerse las pilas. Nosotros estamos haciendo unas inversiones brutales y los diferentes actores no van a la misma velocidad.

La incertidumbre en el ámbito de los incentivos está lastrando el interés por la electromovilidad. Esperemos que el nuevo Gobierno apueste por impulsar la sostenibilidad en el transporte.

**¿Tienen previsto presentar novedades en la familia 100% eléctrica a corto plazo?**

Hace unas semanas anunciamos novedades en las gamas FE y FL Electric, que ya ofrecen una autonomía de hasta 450 kilómetros, y próximamente habrá más novedades en el resto de la familia. Va a ser un año interesante.

**¿Qué nos puede contar de los camiones eléctricos de pila de combustible? ¿Serán la mejor solución para la larga distancia?**

Pensamos que no va a existir una solución única para los diferentes tipos de transporte de mercancías, van a convivir distintas tecnologías. Para la larga distancia, parece que la pila de combustible sí puede ser una buena alternativa. Nosotros ya estamos haciendo pruebas con esta tecnología en distintos escenarios.

---

## **ELECTROMOVILIDAD: “NECESITAMOS QUE LOS INCENTIVOS SEAN CLAROS, TRANSPARENTES Y RÁPIDOS, Y UN PLAN SERIO Y REAL PARA UBICAR LOS CARGADORES EN LOS PUNTOS ESTRATÉGICOS”**

---



El fabricante sueco ha actualizado las gamas FE y FL Electric, que ya ofrecen una autonomía de hasta 450 kilómetros





Volvo es la primera marca que ofrece versiones 100% eléctricas de todos sus camiones.

**“OFRECEMOS A LOS TRANSPORTISTAS CALIDAD, PRODUCTIVIDAD Y DISPONIBILIDAD. NUESTROS CAMIONES CONSUMEN POCO, Y GRACIAS A LA CONECTIVIDAD CONSEGUIMOS ANTICIPARNOS A POSIBLES AVERÍAS Y MINIMIZAMOS LAS PARADAS IMPREVISTAS”**

Batería eléctrica, pila de combustible y combustibles alternativos convivirán, y dependiendo de la tipología de trabajo encajará mejor uno u otro. Además, el gas natural también jugará un papel importante en la transición. Parece claro que en el futuro no habrá una tecnología con el peso que tiene el diésel en la actualidad.

**¿Cómo valoran el aplazamiento de la Euro 7? ¿Cuáles son los planes de Volvo para los motores diésel?**

Creo que todos los fabricantes valoramos positivamente el aplazamiento. No tiene sentido hacer grandes inversiones para disminuir las emisiones de los motores de combustión interna cuando ya las estamos realizando en electromovilidad. Además, hay que tener en cuenta que los motores de combustión actuales no tienen nada que ver con los que se comercializaban hace 20 años.

En Volvo, hasta que las alternativas para realizar larga distancia no sean suficiente sólidas, seguiremos optimizando los camiones diésel (motorización, aerodinámica, neumáticos...) para que los transpor-

tistas tengan a su disposición vehículos muy competitivos.

El cumplimiento de las normativas europeas de emisiones llevará a que el protagonismo de los motores diésel decrezca progresivamente durante la próxima década.

**Nuevamente el Volvo FH va a cerrar el ejercicio como una de las tractoras más vendidas. ¿Cuáles son las claves del éxito de este modelo?**

Hemos comercializado casi 3.000 tractoras en los diez primeros meses y si todo evoluciona con normalidad lideraremos este segmento y el FH será el modelo más vendido por cuarto año consecutivo.

¿Las claves de este éxito? Ofrecemos a los transportistas calidad, productividad y disponibilidad. Nuestros camiones consumen poco, y gracias a la conectividad conseguimos anticiparnos a posibles averías y minimizamos las paradas imprevistas. Estamos muy cerca de que las paradas imprevistas sean historia si se realiza una planificación adecuada. A todo esto, hay que añadir la fortaleza de nuestra red y el acompañamiento que realiza el departamento de Transport Solutions de Volvo.

Resumiendo, por un lado, los empresarios que apuestan por Volvo realizan una buena inversión, y por otro, los conductores disfrutan de un elevado nivel de seguridad y confort.

**¿Qué valoración hace del año en el resto de los segmentos?**





Primafrio trabaja con tractoras Volvo FH Electric desde comienzos de año.

Las tractoras son muy importantes para nosotros, pero el resto de la gama de productos está llamada a tener más protagonismo. Pusimos en marcha un plan para crecer en el segmento de Rígidos, pero la pandemia frenó todo. Tenemos claro que esos otros segmentos son una oportunidad y vamos a trabajar y realizar ajustes para incrementar las ventas.

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

Este mercado del VO es un termómetro para conocer la salud del mercado del vehículo industrial. Ahora estamos viendo que aumenta la disponibilidad de camiones usados y ya se está avanzando hacia la normalidad. Al igual que el mercado de nuevos, la situación se está reajustando. Nosotros estamos deseando volver a un escenario de sana competencia.

#### ¿Qué momento vive la red de servicio de Volvo Trucks? ¿Cómo será su futuro ante el avance la electrificación?

Tenemos una red con 55 puntos de servicio que se adapta a las necesidades del parque de camiones Volvo en España. Es una red fuerte que ya está realizando inversiones importantes y no deja de evolucionar.

---

**“HACE UNAS SEMANAS ANUNCIAMOS NOVEDADES EN LAS GAMAS FE Y FL ELECTRIC, Y PRÓXIMAMENTE HABRÁ MÁS NOVEDADES EN EL RESTO DE LA FAMILIA. VA A SER UN AÑO INTERESANTE”**

---

---

## **“AHORA LOS PLAZOS DE ENTREGA PRÁCTICAMENTE SE HAN NORMALIZADO Y ENTRAMOS EN UNA FASE DE REAJUSTE DEL MERCADO: EN 2024 SE ALCANZARÁ EL EQUILIBRIO ENTRE OFERTA Y DEMANDA DE CAMIONES”**

---

Estamos avanzado hacia una etapa de transición: el parque de camiones diésel seguirá estando ahí al menos hasta 2050 y en paralelo llegarán los vehículos libres de emisiones. Es necesario adaptarse al nuevo escenario. Ahora se comercializan contratos de mantenimiento y reparación, pero el siguiente paso será vender nuevos servicios tecnológicos (Fuel Advice, Alexa...) que ayudarán a compensar el hecho de que los nuevos camiones necesiten menos repuestos y pasen menos horas en el taller. Además, esta oferta de servicios irá creciendo para acompañar a un usuario que vivirá más conectado y será distinto al que conocemos hoy.

#### ¿Qué podemos esperar de 2024? ¿Detectan más cautela en las ampliaciones / renovaciones de flotas?

Como decía antes, vemos un reajuste del mercado, no caerá. Posiblemente en el caso de las pymes y autónomos se percibe cierta incertidumbre por diversos factores (desaparición de las ayudas al gasóleo, subida del precio del dinero...), pero las empresas más grandes mantendrán el ritmo de compra.

#### ¿Considera que las grandes flotas seguirán ganando peso en España?

Durante la pandemia se generó interés por la logística y el transporte y se produjeron diversas compras y absorciones de compañías. Pienso que en los próximos meses se producirán más operaciones de concentración dentro del sector. Tradicionalmente el autónomo ha jugado un papel importante, pero estamos viendo como pierde protagonismo porque no hay relevo generacional.



Luis Gómez-Llorente, Director de Transporte 3, conversa con Giovanni Bruno durante la entrevista.





# MAN eTGX Y eTGS YA ESTÁN A LA VENTA

LOS TRANSPORTISTAS PUEDEN ADQUIRIR LOS CAMIONES 100% ELÉCTRICOS DEL FABRICANTE ALEMÁN

**HACE APROXIMADAMENTE DOS AÑOS, CON EL eMOBILITY CENTER, MAN SENTÓ LAS BASES PARA EL DESARROLLO DE ESTOS NUEVOS CAMIONES ELÉCTRICOS EN SU PLANTA DE MÚNICH**

La compañía realizó grandes inversiones en los preparativos para la producción mixta de camiones diésel y eléctricos. Desde entonces se han fabricado 50 prototipos y se ha dado formación a unos 4.000 empleados de producción y ventas para facilitar la transición a la movilidad eléctrica. Asimismo, en la planta de Núremberg, MAN está invirtiendo unos 100 millones de euros en la producción de baterías.

## CORAZÓN ELÉCTRICO

La unidad de accionamiento central de los MAN eTGX y eTGS se sitúa en el centro del bastidor. Incorpora el motor eléctrico síncrono, un inversor que se encarga de transformar la corriente continua de la batería en corriente alterna y de controlar el motor, así como una caja de cambios de 2 o 4 velocidades utilizada en función de la potencia, que, mediante un árbol de transmisión convencional, acciona los ejes traccionados ya probados en la anterior gama de vehículos.

Según la configuración de la aplicación, el motor eléctrico alcanza potencias de 333 CV (254 kW), 449 CV (330 kW) o 544 CV (400 kW) con un par máximo de 800, 1150 o 1250 Nm respectivamente. Durante las fases

de aceleración y frenado, se puede utilizar el motor eléctrico como generador, lo que permite volver a transformar la energía cinética del vehículo en energía eléctrica en función de los requisitos de uso específicos del conductor y así recargar las baterías.

## BATERÍA MODULAR Y CONEXIONES DE CARGA

Los nuevos MAN eTGX y MAN eTGS se caracterizan por una gran versatilidad en la configuración de las baterías. Se pueden instalar seis paquetes de baterías, dos de ellos bajo la cabina y hasta cuatro en el lateral del bastidor del vehículo. Con ambos se consigue una capacidad máxima de batería de 480 kWh, lo que proporciona autonomías diarias de 600 a 800 kilómetros. Las baterías cuentan con tecnología química de celdas NMC y una gestión de la temperatura especialmente desarrollada, brindando así alta densidad energética con un diseño compacto, una larga vida útil y una carga rápida, incluso con poca carga residual de la batería y bajas temperaturas exteriores.

Además del estándar de carga CCS con una potencia máxima de 375 kW, MAN ofrecerá el MCS, un estándar de carga de megavatios mucho más potente que permite realizar cargas intermedias rápidas durante los descansos de conducción. En un principio, con este estándar se podrán alcanzar los 750 kW y, en una fase posterior de desarrollo, incluso superar una potencia de carga de un megavatio.



---

## MAN YA HA RECIBIDO 600 SOLICITUDES DE PEDIDO Y A PARTIR DEL PRÓXIMO AÑO ESTÁ PREVISTA LA ENTREGA DE LAS PRIMERAS 200 UNIDADES A CLIENTES

---

### DESDE eCONSULTING HASTA ESERVICES

En la transición hacia el camión eléctrico también se requiere una transformación por parte de los usuarios. Para apoyarles en este camino, el asesoramiento integral MAN eMobility Consulting juega un papel esencial. Este servicio incluye el asesoramiento sobre el vehículo adecuado y la valoración de las condiciones de uso específicas del cliente, por ejemplo, las fases de funcionamiento incluyendo la optimización de costes, el análisis de rutas, o la optimización de la flota.

Además del producto y su aplicación, MAN se compromete a ampliar la infraestructura de carga. A tal fin, el TRATON GROUP ha creado una joint venture con Daimler Truck y el Grupo Volvo para construir de forma conjunta al menos 1700 puntos de carga de alto rendimiento en autopistas y en los centros logísticos de toda Europa, así como cerca de estas zonas de tránsito.

### CABINA

En el interior de las cabinas de los MAN eTGX y MAN eTGS, los conductores se van a encontrar con una disposición similar a la de los camiones con motor de combustión, pero se complementará con algunas funciones de conducción típicas de los vehículos eléctricos, como los ajustes para un uso óptimo de la recuperación que también incluye la función de frenado continuo. Su nuevo panel de instrumentos totalmente digital proporciona información sobre el estado de carga de las baterías, el consumo de energía y la recuperación de esta. Además, hay que destacar que en estos vehículos eléctricos la energía procedente de las baterías no solo se utiliza para conducir, sino también para funciones de confort, como calentar o refrigerar la cabina.

### CARROZADOS

Por último, desde MAN resaltan que la arquitectura modular de las baterías contribuye a que eTGX y eTGS sean especialmente compatibles con múltiples carrocerías. La colocación flexible de las baterías permite dejar espacios libres a la izquierda o la derecha del bastidor, y su cadena cinemática también aporta un buen número de ventajas a la hora de transformar un vehículo.

Además del estándar de carga CCS con una potencia máxima de 375 kW, MAN ofrecerá el MCS, un estándar de carga de megavatios mucho más potente.



[www.fleet.vdo.es](http://www.fleet.vdo.es)

## ¡Aprovecha el máximo potencial del nuevo Tacógrafo Inteligente de segunda generación!

Continental y su red de talleres, están preparados para que cumplas la nueva legislación del Paquete de Movilidad.

- Evita sanciones.
- Nuevas funciones y datos fiables para una mayor seguridad.
- Mayor conectividad. Uso y control a través del móvil.
- Simplifica gestiones de cabotaje, desplazamiento de conductores y cruce de fronteras.
- Planifica el cambio ya con nuestros servicios oficiales "VDO Smart on the Road" y disfruta de todas las ventajas.



# VDO





# SCANIA P 280 HÍBRIDO ENCHUFABLE (PHEV): UNA DULCE TRANSICIÓN

EL FABRICANTE SUECO OFRECE DIVERSAS ALTERNATIVAS PARA REALIZAR UN TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE

**ESTE CAMIÓN HÍBRIDO COMBINA LAS VENTAJAS DE UN VEHÍCULO CLÁSICO CON MOTOR DE COMBUSTIÓN DIÉSEL Y LAS QUE OFRECE UN VEHÍCULO PROPULSADO CON MOTOR ELÉCTRICO**

**C**uando nos sentamos al volante podemos dejar al vehículo que decida cuando usa el motor de combustión, la máquina eléctrica (GE281) o los dos al mismo tiempo. Pero el conductor en cualquier momento también puede determinar si solo quiere moverse con el motor diésel o sólo con la máquina eléctrica.

#### BATERIAS Y SISTEMA ELÉCTRICO

La máquina eléctrica GE281 de Scania tiene dos motores eléctricos y ofrece 230 kW de potencia continua y 290 kW de potencia máxima, mientras que el par máximo es de

2100 Nm. Cuenta con seis marchas hacia delante pero no tiene embrague tradicional, ya que un engranaje planetario se encarga de ese proceso, proporcionando cambios de marcha sin interrupción de par.

Este camión tiene dos baterías de 12 voltios para arrancar el motor de combustión y otras tres baterías, dos en el lado izquierdo y en el lado derecho tenemos la tercera. Junto a esta batería del lado derecho están el sistema de refrigeración de las baterías del sistema híbrido, el convertidor de corriente alterna-continua y el transformador de corriente que nos transforma la corriente de 650 v a 24 v. Este transformador es necesario para alimentar todos los elementos eléctricos del camión, que como en cualquier otro vehículo sin hibridar van a 24v.

El motor eléctrico necesita de un convertidor de corriente para poder funcionar. Se encarga de transformar la corriente continua de las baterías híbridas en alterna para hacer girar el motor eléctrico. Pero este convertidor también trabaja en el sentido contrario: cuando utilizamos el freno auxiliar, la máquina eléc-



trica proporciona corriente alterna que el convertidor transforma en continua y se almacena en las baterías. Esta es la magia de la hibridación.

#### EL MOTOR DE COMBUSTION

Hablemos ahora de su motor diésel. El motor DC 07 113 tiene una cilindrada de 7 litros, con seis cilindros en línea y cuatro válvulas por cilindro. Este motor es capaz de llegar a 280 cv (206 kW) a 1.900 rpm. y el par máximo de 1.200 Nm lo obtenemos entre las 1.050 y 1.600 rpm.

Otra genialidad de los diseñadores es haberse ahorrado el montar un compresor mecánico de aire comprimido para el sistema de frenado. Para este modelo híbrido se ha montado un generador eléctrico de aire a presión que mantiene los calderines entre 8 y 10 Bar. Que el cigüeñal de nuestro motor de combustión no tenga que mover ni un alternador ni un compresor de aire, hace que el consumo de combustible sea mucho menor.

#### CONFIGURACIÓN IDEAL PARA USO URBANO

Este camión tiene tres ejes: el segundo es el único que tracciona y el último es direccional y se puede elevar cuando circulamos en vacío. Sorprende la agilidad de este vehículo maniobrando en lugares estrechos y callejeando por Madrid. A pesar de tener el último eje direccional, no es necesario prestar mucha atención a lo que va "barriendo" la zaga pues apenas hay distancia entre el eje trasero y el final de la caja.

Tiene un peso en vacío de 12.600 kg (incluida la caja) y en este contacto transportaba una carga de hormigón de aproximadamente 7.100. La toma de fuerza de esta unidad mueve un gancho-elevador JOAB, de construcción baja, con una capacidad de 21 toneladas. El PTO puede usarse tanto con el motor térmico como con el motor eléctrico.



Desde estos botones se gestiona el uso del motor eléctrico o de combustión.

## ESTE VERSÁTIL CAMIÓN PUEDE FUNCIONAR EN MODO 100% ELÉCTRICO CONSIGUIENDO AUTONOMÍAS QUE RONDAN LOS 60 KM

### FICHA TÉCNICA

#### MOTOR

- Modelo: ..... Scania DC07 113. Euro 6.
- Cilindrada: ..... 7 litros en 6 cilindros en línea
- Diámetro x carrera: ..... 107 x 124 mm
- Relación de compresión: ..... 17:1
- Potencia motor térmico: ..... 280 CV (206 KW) a 1900 r. p. m
- Par motor térmico: ..... 1.200 Nm a 1050 - 1.600 r. p. m.
- Sistema de inyección: ..... Bosch
- Volumen de aceite: ..... 24,5 litros

#### MOTOR ELÉCTRICO

- Potencia eléctrica: ..... 230 kW, continua  
..... 290 kW, máxima
- Par eléctrico: ..... 2.150 Nm

#### TRANSMISIÓN

- Caja de cambios: ..... Scania GE281
- Sistema de cambio de marchas: Scania Opticruise
- Eje trasero: ..... Scania R780 de simple reducción
- Relación del eje trasero: ..... 3,08

#### SUSPENSIÓN

- Delantera: ..... Neumática, 9 tm
- Trasera: ..... 2 fuelles neumáticos, 11,5 + 7,5 tm

#### NEUMÁTICOS

- Delanteros: ..... 385/55 R22,5
- Traseros: ..... 315/55 R22,5

#### FRENOS

- Delanteros: ..... Discos ventilados
- Traseros: ..... Discos ventilados
- Freno de escape: ..... Automático, 127 kW a 2.500 rpm

#### DIRECCIÓN

- Tipo: ..... Hidráulica de bolas circulantes

#### CHASIS

- Distancia entre ejes: ..... 4.350 mm
- Peso en vacío: ..... 9.142 Kg
- Vol. depósito de combustible: ... 275 litros
- Volumen de AdBlue: ..... 47 litros



### BUENA RESPUESTA

En esta toma de contacto recorrimos 53,7 kilómetros con una velocidad media de 30 km/h. y registramos una media de consumo de gasoil de 13,4 l/100km. En cuanto a la parte eléctrica, consumimos 13,5 kwh y el consumo medio de batería fue de 25,2 kwh/100km. En el momento de poner este Scania a cargar, aún teníamos un 78% de batería con lo que podríamos recorrer todavía 45 km más utilizando tan solo el motor eléctrico. Si somos 'cariñosos' con el acelerador y hacemos un uso adecuado del mando del freno auxiliar para reducir la velocidad, es muy posible sobrepasar los 60 km de autonomía utilizando solamente el motor eléctrico. Una pantalla nos muestra cómo funciona el sistema híbrido. De una forma muy fácil e intuitiva, se ve en qué dirección viaja la corriente eléctrica.

El mando de freno auxiliar tiene 5 puntos. Este camión no tiene lo que comúnmente llamamos 'retarder'. En este caso, la máquina eléctrica hace



1



2

1. Volante clásico de Scania con fácil manejo del control de crucero.
2. Infoentrenimiento muy completo, freno de estacionamiento automático y gran soporte para tablet o móvil.

## DURANTE LA PRUEBA RECORRIMOS 53,7 KILÓMETROS Y CONSUMIMOS 13,4 L/100KM DE GASÓLEO Y 13,5 KWH. AL TERMINAR AÚN TENÍAMOS UN 78% DE BATERÍA

sus funciones aprovechando la energía cinética del vehículo para transformarla en energía eléctrica que carga las baterías. Cuanta más intensidad de frenada demandamos, más carga se dirige a la batería.

Por su parte, el sistema del freno de estacionamiento es electroneumático y tiene la opción de 'auto-hold'. Con este sistema, cuando llegamos a un semáforo rojo, pisamos el freno y nos detenemos por completo, se acciona el freno de estacionamiento automáticamente y podemos levantar el pie del freno que el camión estará retenido. Cuando el semáforo se pone verde, simplemente acelerando se desbloquearán los frenos y podremos continuar la marcha. Algo muy cómodo también es que, al no tener embrague, podemos pasar de D a R directamente incluso en movimiento.

Durante la prueba circulamos el primer tercio del recorrido por la N-II. Durante este tramo interurbano, el camión de forma automática va seleccionando cuando trabaja el motor térmico, el eléctrico o la combinación de los dos juntos. Una vez en las calles de Madrid, donde la velocidad máxima son 50km/h, seleccionamos conducir solo con el motor eléctrico. Durante los kilómetros que hacemos en eléctrico, intentamos reducir el tiempo que utilizamos los frenos de servicio y reducimos la velocidad usando el freno auxiliar para cargar baterías. Solo hace falta usar el freno de servicio para detenernos por completo en los interminables semáforos rojos del centro de la capital.

### SEGURIDAD

En los tramos de autovía pudimos probar el control de crucero (CC) y el control de crucero adaptativo (ACC). También tiene otro sistema llamado 'platooning', que si lo deseamos mantiene la distancia con el vehículo que nos precede, acelerando y frenando de forma automática para conseguirlo. Mediante otros botones en el centro del volante podemos regular esta distancia a nuestro gusto.

En los dos laterales tiene unos sensores que detectan la presencia de cualquier vehículo o peatón en los ángulos muertos. Esta situación nos la indica mediante unas luces amarillas colocadas en los pilares A. Si damos el intermitente hacia el lado donde se encuentra el obstáculo, esta luz parpadea en rojo para llamar aún más nuestra atención. Otro extra que trae esta unidad es la cámara trasera.





Dos escalones dan acceso al interior de la cabina.

Dentro de la seguridad pasiva, cabe destacar que Scania se adelanta a algunos otros fabricantes y ya empieza a montar airbags en las ventanillas, que evitan lesiones graves en caso de colisiones laterales o en caso de vuelco.

Este vehículo podría desempeñar muy buen trabajo tanto en un transporte urbano, interurbano o regional, pues dispone de toda la ayuda a la conducción que tienen sus hermanos mayores.

#### CABINA P

La cabina de este camión es la P, la segunda más pequeña que ofrece Scania. Para poder subir a bordo tenemos dos escalones. En el interior, se encuentra una pequeña cama, y dos asientos de alta calidad que envuelven cómodamente la zona lumbar. La puerta del acompañante tiene su zona inferior acristalada para tener más visibilidad en el ángulo muerto, aunque si llevas acompañante, disminuye la visibilidad, pues sus piernas ocultarían esa visión.

En la pantalla del salpicadero podemos ver en tiempo real el peso que está soportando cada uno de los tres ejes y el peso total del conjunto. Esta es una herramienta muy útil para comprobar si el reparto de cargas es el idóneo y así evitar sustos.

La suspensión, tanto delantera como trasera, se puede regular en altura mediante unos botones que tenemos al alcance de la mano izquierda. También podemos hacerlo con el clásico mando remoto que va guardado detrás del asiento del conductor.

**SORPRENDE LA AGILIDAD DE ESTE VEHÍCULO MANIOBRANDO EN LUGARES ESTRECHOS Y CALLEJANDO POR MADRID**

## CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2023: LOS PROFESIONALES APLAUDEN ESTA APUESTA



Mientras se define la alternativa de propulsión que 'mandará' en los distintos tipos de transporte a medio plazo, Scania ha puesto a disposición de los transportistas este camión híbrido que se complementa a la perfección con sus modelos 100% eléctricos. El éxito de esta apuesta queda fuera de toda duda: un jurado compuesto por más de medio centenar de empresarios que ya utilizan vehículos 'alternativos' y especialistas del ámbito de la automoción, reconoció al Scania PHEV como 'Camión Ecológico del Año 2023'.



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



La carga de las baterías puede realizarse en 30 minutos.



**ÁNGEL LUNA**  
JEFE DE PRUEBAS  
DE VEHÍCULOS PESADOS





# MERCEDES-BENZ ENTREGA EL PRIMER eACTROS 300 EN ESPAÑA

DIA YA TRABAJA CON ESTE CAMIÓN 100% ELÉCTRICO QUE FUE DESIGNADO 'CAMIÓN DE AÑO 2022'

**LA RED DE TIENDAS DE PROXIMIDAD Y LA EMPRESA DE TRANSPORTE LOTEMFRI GRUPO LOGÍSTICO HAN CONFIADO EN DAIMLER TRUCK ESPAÑA PARA AVANZAR EN LA TRANSICIÓN HACIA UN TRANSPORTE NEUTRO EN EMISIONES DE CO2**

**E**ste Mercedes-Benz eActros 300 es el primer modelo totalmente eléctrico que llega a la flota de DIA y trabajará realizando cuatro servicios diarios desde su almacén central en Illescas a tiendas de Madrid Centro (dentro de la Zona de Bajas Emisiones).

#### HASTA 300 KM DE AUTONOMÍA

Con una capacidad máxima de carga útil de 13 toneladas por viaje, este vehículo 100% eléctrico se mueve con dos motores eléctricos integrados en el eje motriz que proporcionan 330 kW de potencia continua y 400 kW de potencia máxima, y no emite ningún tipo de gas contaminante durante su conducción. Sus baterías, compuestas de iones de litio, le permiten contar con una autonomía de hasta 300 km.

#### UN CAMIÓN IDÓNEO PARA LA DISTRIBUCIÓN Y MEDIA DISTANCIA

"En DIA queremos ser parte activa de la transformación del sector de la distribución hacia un modelo más sostenible que impacte en toda su cadena de valor. Comprometidos con el cuidado del medio ambiente,

la incorporación del primer camión 100% eléctrico a nuestra flota de reparto nos va a permitir continuar reduciendo las emisiones de CO2, así como contribuir al impulso de la movilidad sostenible de la mano de uno de los líderes en la fabricación de camiones Daimler Truck", asegura Jürgen Dietz, Director de Logística Nacional de Dia España.

Por su parte, Pedro Santiago, Gerente de Grandes Flotas de Daimler Truck España, se ha mostrado feliz por la entrega del "primer camión 100% eléctrico fabricado en serie capaz de alcanzar hasta 300km de autonomía a los supermercados Dia, a través de la empresa de transporte Lotemfri Grupo Logístico. En Daimler Truck España estamos orgullosos de poder colaborar con nuestros camiones en la reducción de la contaminación". "El eActros 300 es el camión idóneo para esta nueva etapa en el transporte de distribución y media distancia. Su tecnología puntera, basada en el eje eléctrico, junto con su probada eficiencia y seguridad le convierte en el socio perfecto para las necesidades de entrega del sector alimentario, donde también queremos destacar que las ventajas de los Mercedes-Benz eActros no son solo cuestión de emisiones, la baja emisión de ruido ayudará a reducir también la contaminación acústica en los repartos", ha añadido.





# MÁS VERSIONES DAF XD

EL FABRICANTE HOLANDÉS AMPLÍA LAS ALTERNATIVAS PARA LA DISTRIBUCIÓN

**PARA ADAPTARSE A CUALQUIER TAREA Y REQUISITO, EL DAF XD CON MOTOR PACCAR PX-7 DE 6,7 LITROS OFRECE AHORA DISTANCIAS ENTRE EJES DE HASTA 6,9 METROS Y UNA GAMA COMPLETA DE CABINAS, INCLUIDAS SLEEPER CAB Y SLEEPER HIGH CAB**

**E**l DAF XD es un camión diseñado para dar respuesta a las necesidades del sector de la distribución en el segmento de más de 19 toneladas. Se puede equipar con el motor PACCAR MX-11 de bajo consumo (220 kW/300 CV hasta 330 kW/450 CV) y, para aplicaciones de hasta 19 toneladas, con la cadena cinemática PACCAR PX-7 de 6,7 litros. Esta configuración reduce el peso del vehículo en 600 kg adicionales y ofrece potencias desde 167 kW/230 CV hasta 227 kW/310 CV.

## CABINAS ESPACIOSAS Y CÓMODAS

Además de la espaciosa cabina Day Cab, DAF ofrece ahora las cabinas Sleeper Cab y Sleeper High Cab en el DAF XD PX-7. Ambas cabinas ofrecen aún más comodidad y espacio habitable para el conductor, lo que facilita su uso para rutas de distribución de varios días. La litera de 70 centímetros de ancho cuenta con el grueso y ultracómodo colchón del DAF XF.

## EXCELENTE POSICIÓN DE CONDUCCIÓN

Todas las cabinas del XD ofrecen una gran accesibilidad, y los amplios intervalos de ajuste del asiento y el volante que garantizan la mejor posición del conductor de este segmento. La conducción y la maniobrabilidad son excelentes gracias al óptimo diseño del frontal del chasis, la suspensión de la cabina y de la suspensión del eje trasero.

## DISTANCIAS ENTRE EJES EXTRALARGA

Las nuevas distancias entre ejes extralarga aumentan aún más la comodidad del conductor. Con longitudes de hasta 6,9 metros, son ideales para aplicaciones de distribución de mercancías voluminosas, pero relativamente ligeras, a supermercados y tiendas.



# CIBERATAQUES: UNA AMENAZA REAL PARA LOS CAMIONES

LOS FABRICANTES ESTÁN PREPARADOS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

**EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LA SEGURIDAD SIEMPRE HAN MANTENIDO UNA ESTRECHA RELACIÓN. LOS CAMIONES QUE SE COMERCIALIZAN EN LA ACTUALIDAD OFRECEN A LOS TRANSPORTISTAS UN ELEVADO NIVEL DE SEGURIDAD EN LA CARRETERA, PERO EXISTEN OTRAS AMENAZAS QUE LASTRAN LA PROFESIÓN**

son auténticos ordenadores con ruedas, repletos de sistemas informáticos y, por lo tanto, de posibles vulnerabilidades si no se protegen correctamente. “Ya no es ciencia-ficción que un camión pueda sufrir un ciberataque”, afirman los expertos.

En 2016, investigadores de la Universidad de Michigan demostraron que era posible controlar una tractora a través del puerto de diagnóstico: consiguieron acelerar el vehículo en contra de la voluntad del conductor, desactivar parte del sistema de fre-

**L**os robos de mercancía en áreas de descanso es uno de los males que castiga al sector desde tiempos inmemoriales. Además de las pérdidas económicas, condicionan el día a día de los transportistas e impiden que puedan realizar los descansos con plena tranquilidad. Ahora aparece una nueva amenaza en el horizonte: la ciberdelincuencia, que podría convertirse en una aliada para los amigos de lo ajeno.

## ORDENADORES CON RUEDAS

La evolución tecnológica en el ámbito de los vehículos industriales ha sido espectacular durante los últimos años. Los fabricantes ponen a disposición de los transportistas camiones que

**A PARTIR DE JULIO DE 2024, TODOS LOS VEHÍCULOS NUEVOS VENDIDOS EN LA UNIÓN EUROPEA TENDRÁN QUE CUMPLIR LOS REGLAMENTOS WP.29 UN R155 Y R156, QUE ESTABLECEN UN MARCO COMÚN PARA GARANTIZAR LA CIBERSEGURIDAD**



nado, cambiar la información y los datos de la instrumentación... Hay que tener en cuenta que esto se realizó de un modo presencial, conectado un portátil al puerto OBD, y que los camiones actuales no son como los de entonces, pero en el ámbito de la seguridad informática ven factible que un ciberdelincuente pueda encontrar vulnerabilidades para acceder a las interioridades digitales de un camión. A través de internet o de los sistemas telemáticos, podrían recabar información sobre la ubicación y la ruta de los vehículos, hacer seguimiento de mercancías valiosas, alterar los sistemas de navegación o controlar el sistema de acceso sin llave.

#### NORMATIVA

Antes estos riesgos emergentes, el Foro Mundial de la UNECE para la Armonización de los Reglamentos sobre Vehículos (UNECE WP.29) estableció un marco común para garantizar la ciberseguridad de los vehículos en todo el mundo. Los reglamentos UN R155 y UN R156 marcan las pautas para mantener a raya a los ciberdelincuentes.

Por un lado, el UN R155 exige que los fabricantes de vehículos garanticen la ciberseguridad durante todo el ciclo de vida de un vehículo: desde la fase de concepción hasta el final de la asistencia. Esta norma afecta a los fabricantes de vehículos y a sus proveedores.

Por otra parte, el UN R156 obliga a los fabricantes de vehículos a que las actualizaciones de software («Over-the-Air» o en el taller) y sus efectos sobre los parámetros de homologación sean visibles para el conductor y rastreables para las autoridades externas.

Desde julio de 2022, todos los fabricantes que quieran obtener una nueva homologación de tipo de vehículo completo deben cumplir con los reglamentos WP.29 UN R155 y R156. Y a partir de julio de 2024, todos los vehículos nuevos



Mantener actualizado el software de los camiones es fundamental para evitar desagradables sorpresas.

**EL PARQUE DE VEHÍCULOS CONECTADOS NO DEJA DE CRECER Y NADIE DISCUTE QUE LA CONECTIVIDAD APORTA MUCHAS VENTAJAS A LOS TRANSPORTISTAS (MÁS EFICIENCIA EN LAS RUTAS, MENOR CONSUMO DE COMBUSTIBLE...), PERO TAMBIÉN ES CIERTO QUE SE ABRE UNA RENDIJA PARA QUE LOS CIBERDELINCUENTES PUEDEN ACCEDER AL CAMIÓN. PREVENCIÓN Y FORMACIÓN SON CLAVE PARA EVITARLO**



Los chóferes deberán tener la formación adecuada para que tomen medidas preventivas ante este 'nuevo' tipo de delincuencia.

vendidos en la Unión Europea tendrán que cumplir estos requisitos.

Más allá de lo recogido en los textos legales, el factor humano seguirá siendo clave para garantizar que la carga llegue a su destino de forma segura. Por ello los chóferes deberán tener la formación adecuada para que tomen medidas preventivas ante este 'nuevo' tipo de delincuencia.

#### LOS FABRICANTES SE LO TOMAN EN SERIO

Aunque no es un tema que acapare titulares, la ciberseguridad es un aspecto que centra la atención de los fabricantes de vehículos desde hace tiempo. De un modo paralelo a la incorporación de sistemas digitales y mayor conectividad en los camiones, las marcas han implementado múltiples protocolos para evitar intrusiones externas.





# “CONSEGUIMOS QUE LOS CONDUCTORES PASEN MÁS TIEMPO EN CASA E INCREMENTAMOS LA SEGURIDAD”

JOSÉ LEZÁUN AYERRA, VP OF OPERATIONS SPAIN DE TRUCKSTERS

**SU APUESTA POR LA TECNOLOGÍA Y EL SISTEMA DE RELEVOS HA PERMITIDO A TRUCKSTERS CONSEGUIR UNAS CIFRAS ESPECTACULARES: MUEVE 250 CAMIONES CADA DÍA Y SUPERA LAS 1.200 CARGAS AL MES. “Y VAMOS A SEGUIR CRECIENDO EN 2024”, ANTICIPAN**

**C**uéntenos brevemente cómo surgió Trucksters. Un día Luis Bardají y Ramón Castro, los fundadores de Trucksters junto a Gabor Balogh, se pusieron a hablar con un transportista que estaba haciendo el

descanso semanal en un área de servicio en Alemania y, después de escuchar que tendría que pasar dos días allí parado, se dieron cuenta de que en el sector del transporte había mucho margen de mejora y comenzaron a perfilar la idea de poner en marcha un sistema basado en relevos. Esa conversación fue la semilla que dio lugar a Trucksters en 2018.

**¿Cómo funciona vuestro sistema de relevos?**

Los conductores enganchan su tractora a uno de nuestros semirremolques en su ‘zona natural’ y recorren 500-600 kilómetros hasta llegar a un punto de intercambio, donde otra tractora se lleva el remolque. El primer conductor realiza el descanso diario y regresa a su casa. En estos casos pasan un día fuera, pero también tenemos relevos en los que se emplea medio disco para ir y medio para volver, y



los chóferes pueden dormir en casa a diario. El 'secreto' es que el semirremolque no para.

¿Cuáles son las principales ventajas que aporta esta fórmula?

Además de hacer posible que los conductores pasen más tiempo en su casa, conseguimos que sean expertos en sus zonas, e incrementamos el nivel de seguridad porque el semirremolque no se detiene. También hay que destacar que nuestros conductores disfrutan de periodos de descanso más tranquilos porque los realizan sin semirremolque y desaparece el riesgo de sufrir un robo de la mercancía. En general, este tipo de incidencias para nosotros es residual. El objetivo del sistema de relevos es mejorar la vida de los conductores y lo estamos consiguiendo.

¿Trucksters sufre el problema de la escasez de profesionales de volante? Además del sistema de relevos, ¿qué otras medidas han puesto en marcha para 'mimar' a los chóferes?

Al igual que les sucede a otras empresas, no nos resulta sencillo encontrar conductores/tractoras, pero tengo que destacar que nuestra tasa de permanencia es muy alta. Nuestras encuestas de satisfacción reflejan que los conductores están contentos con la remuneración, y valoran muy bien la cercanía y la operativa (antes de salir tienen sus rutas perfectamente planificadas). Además, cuidamos que los puntos de relevo y los aparcamientos (Irún y Rubí, en España) sean seguros y cuenten con todo tipo de servicios (restauración, duchas...). Hoy en día no se estila tratar bien al conductor. En esto también somos diferentes.

¿Qué rutas cubren en este momento?

Nuestro sistema de relevos está basado en corredores. En este momento trabajamos en tres: Madrid-Benelux, área mediterránea-Benelux y área mediterránea-Polonia. En todos ellos tenemos muchos camiones subiendo y bajando, y gracias a nuestro algoritmo somos capaces de establecer la combinación óptima para mover la mercancía y que el camión regrese cuanto antes a su punto de origen. Nuestro algoritmo hace en segundos lo que a un jefe de tráfico le llevaría horas. Los relevos no los hemos inventado nosotros, pero les hemos añadido tecnología e inteligencia artificial. Parece algo sencillo, pero no lo es.

¿Qué papel jugará la inteligencia artificial en el transporte de mercancías?

**"NUESTRO ALGORITMO HACE EN SEGUNDOS LO QUE A UN JEFE DE TRÁFICO LE LLEVARÍA HORAS"**

## **"EN UN VIAJE A POLONIA PODEMOS REDUCIR LOS TIEMPOS HASTA UN 50% CON RESPECTO A UNA EMPRESA DE TRANSPORTE 'TRADICIONAL'"**

La inteligencia artificial es una parte de nuestro algoritmo, que aún tiene mucho margen de mejora: igual podemos llegar más lejos o hacerlo con menos camiones, también intentaremos incrementar el número de conductores que vuelven a su casa a diario... Siempre es posible dar una vuelta de tuerca más y la IA nos va a ayudar a lograrlo.

¿Qué volumen de mercancía mueven en la actualidad? ¿Qué objetivos se han fijado para 2024?

Movemos 250 camiones cada día y hemos superado las 1.200 cargas al mes durante este año utilizando tres tipos de semirremolques: tauliner, box y frigoríficos. Tal y como hemos hecho en los últimos ejercicios, vamos a seguir creciendo en 2024: incorporaremos más semirremolques y más partners, conductores que trabajan en exclusiva para nosotros.

Por otra parte, la reciente adquisición de Nova Gandía Logística nos aporta conocimiento en el ámbito del transporte frigorífico y nos ayudará a abrir nuevos corredores el próximo ejercicio.

¿Cuáles han sido las claves que les han permitido abrirse un hueco en el sector y competir de tú a tú con empresas de transporte muy consolidadas?

En distancia medias, una doble tripulación puede realizar los trayectos más rápido que nosotros, pero en distancias largas somos bastantes más rápidos. Por ejemplo, en un viaje a Polonia po-



Trucksters forma parte de los jurados que otorgan los premios Camión del Año, Camión Ecológico del Año y Semirremolque del Año.



Trucksters acaba de incorporar dos tractoras Volvo FM Electric.

## “HOY EN DÍA NO SE ESTILA TRATAR BIEN AL CONDUCTOR. EN ESTO TAMBIÉN SOMOS DIFERENTES”

demos reducir los tiempos hasta un 50% con respecto a una empresa ‘tradicional’.

En cuanto a los precios, nos movemos en cifras de mercado, aunque tengo que decir que algunos clientes reconocen nuestra propuesta de valor y están dispuestos a pagar un poco más.

**Recientemente han incorporado dos tractoras Volvo FM Electric, ¿qué nos puede contar sobre ellas? En cuanto a los semirremolques, ¿habrá novedades?**

Trucksters está muy comprometida con el medio ambiente. Hemos empezado a trabajar con los vehículos eléctricos porque creemos que es la tecnología que más ha avanzado en cuanto a reducción de emisiones, pero no descartamos otras tecnologías (hidrógeno, biocombustibles...). Por el momento, estos camiones realizan rutas locales en la zona de Barcelona, estamos conociendo su comportamiento y analizando cómo pueden encajar en nuestra operativa a medio y largo plazo.

Además, vamos a comenzar a trabajar con un duotrailer entre Barcelona y Zaragoza. Creemos que estos conjuntos tienen mucho potencial, estamos deseando que se permita realizar transporte internacional con ellos.



Su flota de semirremolques crecerá el próximo año.

**Desde su amplia experiencia en el sector, ¿cuáles considera que han sido los principales cambios en el transporte de mercancías por carretera durante los últimos años?**

Las empresas de transporte tradicionales están muy anquilosadas en la normalidad, no veo innovaciones interesantes a nivel de rutas. Creo que están más centradas en la rentabilidad como empresa que en la mejora del mercado del transporte. Obviamente para Trucksters la rentabilidad también es importante, pero tenemos en cuenta otras muchas cosas. No somos una empresa de transporte al uso. Resumiendo, en líneas generales, considero que el transporte de mercancías por carretera ha evolucionado poco durante los últimos años.

**¿Hacia dónde evolucionará el transporte de larga distancia a corto y medio plazo?**

De cara al futuro, el sector del transporte pide un cambio porque está en una absoluta crisis: nadie quiere subirse a un camión. Todos, transportistas y cargadores, tenemos que revisar el modelo porque el transporte es un sector esencial que se va muriendo poco a poco. La escasez de conductores determinará el futuro del transporte, y ofrecer unas buenas condiciones de trabajo será incluso más decisivo que el dinero.



Los puntos de relevo y los aparcamientos (Irún y Rubí, en España) “son seguros y cuentan con todo tipo de servicios”.





## ASÍ AYUDA WEBFLEET A LAS EMPRESAS A MEDIR Y REDUCIR LAS EMISIONES DE SUS FLOTAS

El informe de CO2 certificado de Webfleet permite a las empresas medir con precisión las emisiones directas producidas por los vehículos de su flota basándose en los datos de conducción. Y además de ver cuántas emisiones de CO2 causan sus vehículos, con Webfleet las empresas también pueden conocer por qué y dónde se producen. Esta información histórica y en tiempo real permite a las empresas tomar mejores medidas para reducir su huella de carbono. También les ayuda a informar con precisión sobre el nivel de emisiones directas de CO2 causadas por los vehículos que poseen, con el fin de ayudarles a cumplir las exigencias de normativas como la nueva Directiva de la UE sobre informes de sostenibilidad corporativa (CSRD). Tras la entrada en vigor de la normativa el año que viene, las flotas estarán cada vez más obligadas a facilitar datos precisos sobre el CO2 producido por su empresa, fijar objetivos de reducción de las emisiones de carbono y aplicar medidas eficaces para reducirlas.

## ONTURTLE CONTINÚA CON SU EXPANSIÓN EN EUROPA: LLEGA A RUMANIA

La compañía refuerza su presencia en el este del continente con 31 nuevas estaciones de servicio y más plazas de parking seguro para sus clientes. Con una trayectoria de 28 años a sus espaldas, la firma reafirma su objetivo de cubrir las principales rutas del transporte internacional para un mayor servicio. En total, OnTurtle cuenta con más de 1.700 estaciones de servicio y presencia en 11 países: España, Francia, Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos, Austria, Alemania, Eslovenia, Italia, Polonia y ahora también Rumanía. "La estrategia de exportación de Rumania conecta regiones, ciudades y pueblos para ampliar la base de exportadores y crear exportaciones que respondan a la demanda de nuevos mercados, especialmente de la Unión Europea", explica Marta Fàbregas, CEO de OnTurtle.



## LA BOLSA DE CARGAS TRANS.EU ATERRIZA EN ESPAÑA: 90 MILLONES DE OFERTAS DE CARGAS ANUALES

Grupo Trans.eu se ha propuesto acompañar a los transportistas españoles en su búsqueda de una mayor rentabilidad y les ofrece el acceso a la mayor comunidad de transporte en Europa, de la que ya forman parte 25.000 empresas de transporte, 12.000 operadores logísticos y 4.000 empresas cargadoras. De acuerdo con la actividad de la bolsa de cargas en lo que va de año, gracias a la expansión que Trans.eu está experimentando en países como España, Francia, Portugal e Italia, la bolsa de cargas ha gestionado cerca de 90 millones de órdenes de transporte. Además de la posibilidad de encontrar cargas de empresas de toda Europa, como principal beneficio para los transportistas españoles, la plataforma Trans.eu ofrece la posibilidad de cerrar las negociaciones sin salir de la plataforma, incorporando todo el proceso de asignación sin necesidad de recurrir a llamadas o correos, así como un chat con traducción simultánea o la opción de seguimiento de la orden de carga. También dispone de la solución Private Freight Exchange, una bolsa privada donde es posible encontrar ofertas de cargas que no se encuentran en otras plataformas, ya que forman parte de entornos privados en los que operadores logísticos y cargadores trabajan solamente con transportistas de su confianza.

Todo ello en un entorno en el que la seguridad también es importante, no solo desde un punto de vista de ciberseguridad y protección de datos; sino también durante el proceso de incorporación de nuevos miembros a la comunidad, ya que se lleva a cabo una verificación de todas las nuevas empresas y un monitoreo de su actividad para que las transacciones sean seguras.



# NUEVA RENAULT TRUCKS MASTER RED EDITION

LA FURGONETA DEL FABRICANTE FRANCÉS ESTARÁ DISPONIBLE A PARTIR DE 2024

**ESTA NUEVA EVOLUCIÓN DE LA DE GAMA LIGERA DE RENAULT TRUCKS INCORPORA IMPORTANTES NOVEDADES EN MATERIA DE CONECTIVIDAD Y UNA AMPLIA VARIEDAD DE SOLUCIONES A MEDIDA**

Los profesionales podrán optar entre versiones eléctricas con batería de 40 kWh u 87 kWh, que ofrecen una autonomía WLTP de más de 400 km, y modelos con motor de combustión con potencias de 105 CV a 170 CV y una nueva caja de cambios automática de 9 velocidades para un mayor confort de conducción.

#### DISEÑO CUIDADO

Gracias a su diseño aerodinámico completamente nuevo, la Renault Trucks E-Tech Master Red EDITION proporciona ahorros de hasta un 21% del consumo energético. Además, incorpora otras novedades en el exterior: su calandra adornada con una banda roja, distintivos Red EDITION en los laterales y la placa característica de los camiones de la marca se sitúa en la parte posterior del vehículo.

#### CONFORT Y SEGURIDAD

Las Renault Trucks Master Red EDITION y Renault Trucks Master E-Tech Red EDITION ofrecen equipamientos exclusivos de serie para mejorar el confort de la conducción: un panel de instrumentos orientado al conductor, un display secundario de 10.1", cargador de inducción, y climatización automática, entre otros. Además, la Renault Trucks Master E-Tech Red EDITION cuenta también con un cuadro de mandos digital, de serie.

Por otro lado, los nuevos sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS) refuerzan la seguridad y el confort al volante. La nueva Renault Trucks Master Red EDITION integra el sistema de control de crucero adaptativo, sensores de ayuda al estacionamiento (traseros, delanteros y laterales) con cámara de visión trasera, el asistente de advertencia de cambio de carril, el sistema de aviso de ángulo muerto y un avanzado sistema de reconocimiento de las señales de tráfico.

#### MÚLTIPLES VERSIONES

La Renault Trucks Master Red EDITION dispone de cinco versiones diferentes: chasis-cabina (L2, L3), plataforma-cabina (L2, L3), furgón (L2H2, L3H2), furgón con cabina profunda (L2H2, L3H2) y combi. Desde la marca destacan su 'carrozabilidad' y las numerosas posibilidades de personalización. De fábrica, este vehículo estará disponible con diversas configuraciones: furgón, volquete y carrocería paquetera.

Tanto en su versión térmica como eléctrica, la Renault Trucks Master Red EDITION está totalmente conectada, lo que abre la puerta al desarrollo de nuevos servicios específicos, como los planes de mantenimiento personalizados.





En la imagen, David Sánchez, gerente de QUADIS Motorsol, Borja Barenys director de Ventas de Volkswagen Vehículos Comerciales y el B2C General Manager de Cooltra, Valerian Seither.



# COOLTRA INCORPORA FURGONETAS VOLKSWAGEN ID. BUZZ CARGO

ESTAS UNIDADES 100% ELÉCTRICAS SE DESTINARÁN AL MANTENIMIENTO DE LAS MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS

**ESTA COLABORACIÓN ENTRE VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES Y COOLTRA PERMITE AFIANZAR EL COMPROMISO COMPARTIDO ENTRE AMBAS MARCAS PARA FOMENTAR UNA MOVILIDAD URBANA CERO EMISIONES Y LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE**

**A**mbas compañías han firmado un acuerdo que comporta la incorporación de 13 unidades del modelo ID.Buzz Cargo y 5 Crafter para el mantenimiento en la calle de las motocicletas eléctricas de Cooltra. El ID.Buzz Cargo es el vehículo más sostenible de Volkswagen Vehículos Comerciales, que ayudará a la compañía líder del motosharing en Europa en su camino hacia la reducción de emisiones de CO2 y hacia la mejora de la calidad del aire en las ciudades donde está presente.

## COMPROMISO POR UN FUTURO MÁS SOSTENIBLE

“Esta colaboración con Cooltra es una declaración de intenciones. Desde Volkswagen Vehículos Comerciales queremos llevar a cabo acciones que impulsen una movilidad urbana cada vez más limpia y sostenible. El ID. Buzz Cargo es nuestro vehículo comercial 100% eléctrico que circula sin emisiones y cuya potencia de carga de 170 kW, permite cargar su batería de 77 kWh de energía neta del 5 al 80% en tan solo 30 minutos, lo que le convierte en el vehículo ideal para una empresa como

Cooltra”, ha afirmado Borja Barenys director de Ventas de Volkswagen Vehículos Comerciales.

Por su parte, el B2C General Manager de Cooltra, Valerian Seither, ha asegurado que con la incorporación del vehículo 100% eléctrico de Volkswagen Vehículos Comerciales “mantenemos el firme compromiso con el medio ambiente, y ganamos autonomía en nuestra flota de asistencia técnica, pasando de los 200 km de autonomía que nos garantizaban nuestros anteriores vehículos a 400 km”

Valores compartidos de innovación y sostenibilidad Volkswagen Vehículos Comerciales y Cooltra comparten la visión de una movilidad urbana más limpia y sostenible. Para ello es imprescindible reducir las emisiones de CO2 y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Con la entrega de esta flota, ambas empresas están uniendo fuerzas para hacer que esta visión se convierta en realidad.

Cooltra destaca en el campo de la movilidad compartida, brindando a las personas soluciones de transporte flexibles y sostenibles. Volkswagen Vehículos Comerciales comparte estos valores de innovación y sostenibilidad, adaptándose a las necesidades de cada empresa con unos vehículos diseñados para ser versátiles, eficientes, fiables y cada vez más sostenibles.



# LA EXCESIVA DISCRECIONALIDAD PUEDE GENERAR INDEFENSIÓN

## JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE: VACÍOS EN SU REGULACIÓN

**INCREÍBLEMENTE, TODO EL PROCEDIMIENTO ANTE LAS JUNTAS SE REGULA EN UN ÚNICO PRECEPTO: EL ART. 9 DEL ROTT**

### 1. PLANTEAMIENTO

Pese a la gran labor de las Juntas Arbitrales del Transporte -en adelante, JAT-, creadas por la Ley 16/1987, de 30 Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres -en adelante, LOTT-, en sus más de tres décadas de existencia, que tan buen resultado ha ofrecido como instancia de solución de conflictos relativos a los contratos de transporte, como son las reclamaciones contra el transportista por pérdida de, o daños a, la mercancía transportada, o retraso en su entrega, o las reclamaciones contra el usuario por impago de portes, etc., en nuestra opinión su normativa -que se limita a los arts. 37 y 38 de dicha LOTT y a los arts. 6 a 12 del Reglamento de dicha Ley, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 Septiembre -en adelante, ROTT-, por lo que se refiere al procedimiento ha demostrado ser muy insuficiente.

Y ello, incluso siendo dicha normativa complementada con la legislación general de arbitraje (hoy, Ley 60/2003, de 23 Diciembre) -a que hace expresa remisión el ROTT en su art. 9-, así como por la Ley sobre Procedimiento Administrativo Común (hoy, Ley 39/2015, de 1 Octubre), a que tal reenvío no se hace explícita-

mente, pero que de manera acostumbrada se aplica en el ámbito instrumental (notificaciones, etc.).

Realmente, todo el procedimiento en sí se regula en un único precepto: el art. 9 del ROTT. Que ni siquiera es de rango legal, sino aprobado por el Gobierno (un real-decreto).

Debería haberse aprovechado cualquiera de las numerosas modificaciones habidas, tanto de la LOTT<sup>1</sup> como del ROTT<sup>2</sup>, para colmar ese vacío -“lagunas” decimos en Derecho- en las materias que como ejemplo enseguida concretaremos-. Pero, lamentablemente no se ha hecho.

Por su parte, la Ley 17/2009, de 11 Noviembre, reguladora del contrato de transporte terrestre nacional en España de mercancías -en adelante, LCTTM-, que contiene referencias a las JAT en varios de sus preceptos, sorprendentemente no se refiere a la actuación de éstas en la solución de controversias contractuales: el art. 26.3 trata sobre la comprobación de la mercancía en el lugar de origen; el art. 32.3, sobre venta rápida de la mercancía cuando lo justifique su naturaleza o estado; el art. 34.2, sobre designación de perito que verifique en destino el





## QUEDAN HUÉRFANAS DE NORMATIVA, Y, POR TANTO, CON IMPREVISIBLE SOLUCIÓN, NUMEROSAS CUESTIONES QUE SE PLANTEAN EN LA PRÁCTICA DIARIA

estado de la mercancía; el art. 44, sobre depósito de la mercancía en caso de impedimentos al transporte o a la entrega; y finalmente el art. 45, sobre aplicación del resultado de su venta.

También la LCTTM ha sido objeto de varias modificaciones<sup>3</sup>, sin que el legislador se haya hecho eco de la necesidad a que estamos aludiendo.

En fin, como también es sabido, la Orden FOM/3386/2010, de 20 Diciembre, se refiere únicamente al depósito de mercancías ante las JAT y enajenación de las mismas. No al procedimiento en sí mismo a seguir ante ellas para decisión de conflictos surgidos de los contratos de transporte.

**Esta carencia normativa deja numerosas dudas** en situaciones que en la práctica se plantean en diversos momentos de la actuación de estas JAT.

Mientras, en cambio, algunas de ellas, sí encuentran solución en el mucho más elaborado y garantista régimen aplicable a la jurisdicción -pleitos ante los Juzgados y Tribunales de Justicia-, o sea en la Ley 1/2000, de 7 Enero, de Enjuiciamiento Civil -en adelante, LEC-. Tan familiar (¡qué remedio!) a los abogados españoles.

### 2. PRINCIPALES “LAGUNAS”

En el ámbito de las JAT, entre las dudas más graves -algunas las hemos sufrido personalmente<sup>4</sup>-, derivadas de la ausencia de previsión de soluciones en la normativa, destacaríamos las siguientes:

- A) Sobre la posibilidad de pedir a las JATs **medidas cautelares** para hacer efectivo el cumplimiento del pretendido laudo estimatorio -al modo de lo previsto en los arts. 721 a 747 de la LEC-, más allá de tal referido depósito de la mercancía, que, además de, en su caso, operar a favor solo de uno de los enfrentados -el transportista-, puede resultar insuficiente, en relación a la cuantía reclamada (si ésta supera el valor de la mercancía que se espera obtener de su venta, teniendo en cuenta el tiempo que dura el procedimiento ante la JAT; posible declaración de insolvencia del deudor; etc.); nos referimos a embargo preventivo de bienes, anotación preventiva en registros públicos u otras precauciones (de entre las que lista el art. 727 LEC);
- B) Sobre **causas de suspensión de las vistas**, que excepcionen la aplicación del art. 6.5 ROTT, p. ej. por enfermedad de alguna de las personas físicas enfrentadas o de sus directivos siendo personas jurídicas -qué grado de enfermedad sería necesario, con cuánta antelación aparecieron sus síntomas, con cuánta se procedió al examen médico, con cuánta se avisó a la JAT (y por qué medio) y por la JAT a la contraparte -, teniendo en cuenta que las empresas pueden conferir su representación a cualquier persona -art. 9.6, párrafo segundo, ROTT), no necesariamente titular de licenciatura o grado en Derecho; aquí surge el riesgo de que el/la Presidente/a de la JAT decida la celebración de la vista y después de dictado el laudo, el Tribunal Superior de Justicia estime la acción de anulación interpuesta por el perjudicado por dicho laudo y deje éste sin efecto, encima imponiendo las costas procesales al litigante perdedor;
- C) Sobre lo que el reclamante **en la vista** puede exponer a la JAT antes de que su Presidente/a conceda la palabra al reclamado: simple ratificación de su escrito de reclamación (que el reclamado ya conoce por haberle la JAT trasladado su copia) o todo un detallado alegato incluyendo posibles **argumentos nuevos** (contra los que el adversario no ha podido preparar su defensa); el art. 9.4 del ROTT es demasiado escueto: “En la vista, que será oral, las partes podrán alegar lo que a su derecho convenga y aportar o proponer las pruebas que estimen pertinentes.”; no concretando la cuestión, que consideramos importante, a que nos hemos referido;
- D) Sobre la posible intervención ante las JAT de **Abogado en defensa de uno solo de los contendientes** (voluntaria -el art. 9.6 del ROTT expresamente no lo exige-) pero muy frecuente, cuando -como casi siempre sucede-, se plantean cuestiones jurídicas<sup>5</sup>, lo cual puede dejar al otro contendiente -huérfano de asistencia letrada- en indefensión por desconocer la legislación, y por tanto, no poder invocar excepciones no aplicables de oficio, como por ejemplo, estar prescrita la reclamación<sup>6</sup>;
- E) Sobre posibilidad de **entregar o no nota escrita** en la vista -con copia a la contraparte-, a modo de instructa a aportar en la audiencia previa de un juicio ordinario (LEC art. 429.1, párrafo segundo), con datos concretos de legislación, jurisprudencia, etc.; el/la Secretario/a suele tomar pocas notas de lo que las partes alegan, usan fórmulas este-

## UNA EXCESIVA DISCRECIONALIDAD DE SUS PRESIDENCIAS REDUNDA EN INSEGURIDAD JURÍDICA E INDEFENSIÓN PARA LOS CONTENDIENTES

reotipadas, etc., como después corrobora la escueta redacción de algunos laudos y consiguiente su poca base jurídica;

- F) Sobre posibilidad de presentar documentos probatorios en la vista por primera vez y por tanto de manera sorpresiva para el adversario, y con consiguiente indefensión de éste al no haber podido buscar y traer los suyos como prueba de sentido contrario; recuérdese la parca redacción del art. 9.4 ROTT, antes transcrito:
- G) Sobre idioma en que deben estar redactados los documentos que se aporten como prueba. ¿Sirven en cualquiera de las lenguas oficiales españolas?, ¿Solo en las (posibles) lenguas cooficiales del territorio de la JAT ante la que se esté actuando? Dada la regla sobre competencia territorial de las JAT (lugar de origen, lugar de destino, lugar domicilio de la empresa prestadora del servicio -art. 7.2 ROTT-) no es raro que en esta situación se plantee p. ej. que ante la JAT de Barcelona se presente un documento en catalán o en euskera, y alguno de los contendientes no conozca ni uno ni otro; ni cuente con posibilidad de exigir su traducción; ¿Y en lenguas extranjeras? -para las JAT no existe una previsión análoga a la del art. 144 de la LEC-;
- H) Sobre la falta de recurso ante la denegación por el/la Presidente/a de un medio de prueba -como sí existe en el proceso jurisdiccional: art. 369 LEC- por ejemplo, por considerarlo sin relación con las cuestiones a debate, o con los hechos expuestos -al modo de lo previsto en el 368.2 de la LEC- (lo que en sentido técnico se llama “impertinente”); con la consiguiente pérdida de oportunidad de hacerle reconsiderar su negativa;
- I) Sobre si el reclamado puede en la vista llevar consigo a testigos que corroboren los hechos alegados por él por primera vez, no pudiéndolo hacer así el reclamante por ignorar hasta ese momento las cuestiones fácticas sobre las cuales

dicho reclamado basará su defensa (problema derivado de la falta, en el procedimiento ante las JATs, de un trámite dirigido específicamente a delimitar los hechos mutuamente aceptados como ciertos y los hechos cuya certeza se niega y, respecto a estos últimos, los medios de prueba admisibles, como es, en el proceso jurisdiccional ordinario, la llamada “audiencia previa” -art. 414 a 430 de la LEC-);

- J) En general, sobre prueba -que los profesionales del Derecho solemos considerar el núcleo esencial de todo proceso jurídico de solución de conflictos-, cuya escasa regulación se suele intentar paliar, adaptando más o menos lo previsto de modo enormemente más elaborado para los procesos judiciales, en la LEC (arts. 281 a 384 y muchos otros), aunque de manera insegura, y sin garantía para el litigante;
- K) Sobre la falta de un trámite de conclusiones -al modo de lo regulado en el art. 433.2 y 3 de la LEC-, que permita a los litigantes ratificarse en sus argumentos una vez practicada la prueba en la vista y sobre la base fáctica de los hechos que esta prueba haya acreditado como ciertos, así como sobre los fundamentos de Derecho en que apoyen sus respectivas pretensiones;
- L) Sobre la presunción de sometimiento en caso de transporte internacional a las JAT, es decir, si es aplicable lo previsto en el art. 38.1, párrafo tercero, de la LOTT, que impone competencia de éstas en reclamaciones de cuantía inferior a 15.000 euros en que no se previó expresamente su intervención, teniendo en cuenta el art. 33 del Convenio CMR, que prevé la posibilidad de que los contendientes acuerden (no dice que por escrito), en caso de divergencias, acudir a un arbitraje (sin especificar si privado o institucional) como alternativa a la vía jurisdiccional ordinaria, pero considerando también que el art. 8.2 del Código Civil prevé que “las leyes procesales españolas serán las únicas aplicables a las actuaciones que se sustancien en territorio español” -obviamente, “procesal” no es solo la LEC sino cualquier norma que atribuya competencia, como es dicha LOTT-;

M) Sobre la firma por los litigantes del acta de la vista sin tiempo material para leerla, ni poder practicar en ella cambios si es que los firmantes no estuvieran de acuerdo con alguno de sus asertos;

N) En caso de ausencia de vocales (como sucede muchas veces) representantes asociativos de las partes enfrentadas -art. 8.1 y 2 del ROTT-, si pese a ello es posible o no celebrar la vista y la validez de ésta, pues, dada la facultad de que tales vocales hagan preguntas, pidan pruebas, etc. a los enfrentados, esta ausencia puede perjudicar a su respectivo representado y al equilibrio procesal de oportunidades entre los contendientes.





### 3. RIESGO DE INDEFENSIÓN

Esta insuficiencia normativa para el procedimiento a seguir ante las JATs se manifiesta en numerosas dudas y "lagunas" -diríamos, casi océanos-, que sus respectivas Presidencias intentan suplir sobre la marcha con su indiscutible mejor voluntad pero sin unidad de criterio ni coordinación alguna. "Coordinación" que el Ministerio de Transportes se supone que "asegurará", conforme al art. 37.2, párrafo segundo, de la LOTT, estableciendo, según el art. 9.10 del ROTT -"normas de organización [...] con el fin de homogeneizar [su actuación]"-, pero que de la realidad no aparece que lo haya hecho.

Las **facultades** procesales **de los/as Presidentes/as** de JAT previstas en la norma son muy limitadas: "El presidente podrá decidir por sí solo cuestiones de ordenación, tramitación e impulso del procedimiento". ROTT 9.4, párr. segundo. No parece que las anteriores "lagunas" puedan ser calificadas como tales.

Por tanto, al adoptar tales decisiones imprevisibles y carentes de base normativa, una **discrecionalidad** de las JATs a veces **excesiva redundante en inseguridad jurídica e indefensión**, por cuanto el litigante perjudicado no puede citar artículo alguno, legal o reglamentario, como infringido por la JAT. No puede recurrirlas.

Un recurso es un medio jurídico impugnatorio muy riguroso y, lejos de basarse en meras opiniones, tiene como requisito esencial identificar un artículo concreto de una ley concreta como supuestamente infringido, o no será admisible. En estas decisiones de las JAT ese requisito no se podría cumplir.

Recuérdese además que en materia de fondo o sustantiva -aceptación o rechazo de la reclamación- **las JATs son instancia única**; contra sus laudos no está previsto recurso alguno -ni de reposición ante las mismas, ni de alzada ante un superior jerárquico (de que carecen), ni ante la jurisdicción civil o contencioso-administrativa. Sino solo de la llamada "acción de anulación", antes aludida, prevista en los art. 40-42 de la Ley 60/2003, de 23 Diciembre, de Arbitraje (que se aplica tanto al arbitraje privado como al institucional, caso de las JATs), permitida únicamente por vicios de forma: incorrección de notificaciones, pronunciamiento sobre cuestiones no debatidas, extralimitación en el plazo para dictar el laudo, etc.

Esta circunstancia de no ser los laudos recurribles en el aspecto sustantivo -vulgo "jugársela a una carta" cuando se acude a las JATs- debería haber conducido al legislador -siquiera al "legislador ministerial"- a redoblar sus esfuerzos en prever las diversas situaciones que en la práctica surgen ante ellas. Por el contrario, como hemos visto, se mantiene una paupérrima normativa procedimental -un solo artículo del ROTT- que deja en la incertidumbre tantas cuestiones como para disuadir a quien, al tiempo de contratar el transporte, o antes de que se inicie o debiera haberse iniciado su



## ES IMPRESCINDIBLE UNA DETALLADA REGULACIÓN DE ESTE PROCEDIMIENTO, PARA COORDINACIÓN ENTRE LAS JUNTAS, A QUE EL MINISTERIO POR LEY ESTÁ OBLIGADO

realización, se plantea si seguir o no esta vía, que, como todo arbitraje, sigue siendo voluntaria y renunciable (citado LOTT art. 38.1, párrafo tercero).

### 4. NECESARIO DESARROLLO NORMATIVO

Vemos, pues, necesario un desarrollo normativo, que aclare todas estas y otras dudas, **garantice la uniforme actuación de las JATs** y evite riesgos a los contendientes.

Y ello, sea mediante una modificación de los artículos correspondientes de LOTT o ROTT, siquiera introduciendo en ellos expresos reenvíos a normas procesales mucho más elaboradas y detalladas, o bien mediante una disposición "ad hoc" de menor rango, como puede ser una Orden del **Ministerio de Transportes, M. y A. U. competente**, según se acaba de recordar, para coordinar las JATs.

- <sup>1</sup> Por Ley 13/1996, de 30 Dic.; Ley 66/1997, de 30 Dic.; Ley 50/1998, de 30 Dic.; Ley 55/1999, de 29 Dic.; R.D.-Ley 4/2000, de 23 Junio; Ley 14/2000, de 29 Dic.; Ley 24/2001, de 27 Dic.; Ley 10/2003, de 20 Mayo; Ley 29/2003, de 8 Oct.; Ley 25/2009, de 22 Dic.; Ley 2/2011, de 4 Marzo; Ley 9/2013, de 4 Julio; R.D.-Ley 3/2018, de 20 Abril; R.D.-Ley 13/2018, de 28 Sep.; Ley 13/2021, de 1 Oct.; R. D.-Ley 3/2022, de 1 Marzo; R.D.-Ley 14/2022, de 1 Agosto; R. D.-Ley 20/2022, de 27 Dic.; Ley 7/2023, de 28 Marzo; y R. D.-Ley 5/2023, de 28 Junio.
- <sup>2</sup> Por R. D. 858/1994, de 24 Abril; R. D. 1772/1994, de 5 Agosto; R. D. 1136/1997, de 11 Julio; R. D. 927/1998, de 14 Mayo; R. D. 1830/1999, de 3 Diciembre; R. D. 366/2002 de 19 Abril; R. D. 2387/2004 de 30 Diciembre; R. D. 1225/2006 de 27 Octubre; R. D. 919/2010, de 16 Julio; Ley 9/2013, de 4 Julio; R. D. 70/2019, de 15 Febrero; R. D. 284/2021, de 20 Abril; y R. D. 242/2022, de 5 Abril.
- <sup>3</sup> Por R. D.-ley 3/2022, de 1 Marzo; por R. D.-ley 11/2022, de 25 Junio, y por R. D.-ley 14/2022, de 21 Agosto.
- <sup>4</sup> En nuestra actuación como Abogado ante las JATs de Madrid y otras muchas españolas, a lo largo de más de treinta años (desde que el ROTT, en 1990, estableció el procedimiento a seguir).
- <sup>5</sup> Además por cuanto el laudo es "de derecho", no "de equidad", y está dividido en "Hechos" y "Fundamentos de Derecho".
- <sup>6</sup> Art. 79 de la LCTTM, a que sin citarlo remite el art. 9.1 del ROTT.



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

# DIESEL TECHNIC



## SIMPLIFICA TUS COMPRAS DE RECAMBIOS GRACIAS A DIESEL TECHNIC

TALLERES Y FLOTAS PUEDEN COMPRAR A SU DISTRIBUIDOR HABITUAL UTILIZANDO SU PARTNER PORTAL

**LA PLATAFORMA DIGITAL PARTNER PORTAL PERMITE LA ADQUISICIÓN ÁGIL Y SENCILLA DE TODA LA GAMA DE PRODUCTOS DE LAS MARCAS DT SPARE PARTS Y SIEGEL AUTOMOTIVE**

### POTENTE PLATAFORMA DE APROVISIONAMIENTO DE RECAMBIOS

Diesel Technic propone simplificar la adquisición de los recambios necesarios para efectuar reparaciones y mantenimientos completos utilizando su Partner Portal. La plataforma donde el líder mundial del recambio alternativo para vehículos comerciales ofrece toda la gama completa de sus marcas DT Spare Parts y SIEGEL Automotive. Su buscador, con más de 10 millones de cruces de referencias y múltiples opciones de búsqueda e identificación, permite el acceso libre, gratuito e inmediato a toda la información sobre más de 41.000 productos, con sus imágenes, aplicaciones, características, instrucciones de montaje, e incluso la disponibilidad en los diferentes almacenes situados por todo el mundo.

### TALLERES Y FLOTAS TAMBIÉN PUEDEN USARLO PARA COMPRAR A SU DISTRIBUIDOR HABITUAL

Los socios distribuidores del grupo alemán pueden utilizarlo como si fuera su propia tienda online, de tal forma para que, concediendo accesos a sus clientes —ya sean talleres, flotas, o minoristas—, estos pueden ver precios, la disponibilidad y realizar directamente sus pedidos.

Esta operativa simplifica mucho los procesos y ahorra tiempo en la obtención de información. Elimina la gestión de las consultas y ofertas previas al pedido y al tránsito de la mercancía. Además, con su amplia gama de productos es posible efectuar reparaciones completas, evitando así un mayor número de expediciones teniendo que recurrir a terceros, al mismo tiempo que se logra que el vehículo permanezca parado el menor tiempo posible.

En cualquier caso, siempre es el distribuidor autorizado quien se encarga de la autorización del acceso y de la comercialización de los productos de DIESEL TECHNIC.



## GRANDES TALLERES Y FLOTA YA ESTÁN UTILIZADO MASIVA Y EXITOSAMENTE SU PARTNER PORTAL PARA AGILIZAR SU APROVISIONAMIENTO DE RECAMBIOS

### BENEFICIOS PARA TODOS

Sin cambios en la cadena comercial, el Partner Portal descarga al distribuidor de muchas tareas que pasan a ser automatizadas y le permite ofrecer un servicio más competitivo, más dinámico y, sobre todo, más ágil y flexible, estando disponible las 24 horas de cualquier día de la semana.

Numerosos clientes recurrentes de los distribuidores de DIESEL TECHNIC —como otras tiendas, o grandes talleres y flotas—, ya están utilizando masiva y exitosamente su Partner Portal para agilizar su aprovisionamiento de recambios. De esa forma también se aprovechan de las ventajas de una de las logísticas más avanzadas del Aftermarket gracias a sus modernos almacenes estratégicamente ubicados. Por ejemplo, desde Madrid son capaces de expedir complicados pedidos realizados a última hora del día y ponerlos en cualquier punto de la península a la mañana siguiente.

¡Aprovecha al máximo las ventajas de un experto en recambios, logística y comercio electrónico!



## SU BUSCADOR, CON MÁS DE 10 MILLONES DE CRUCES DE REFERENCIAS Y MÚLTIPLES OPCIONES DE BÚSQUEDA E IDENTIFICACIÓN, PERMITE EL ACCESO LIBRE, GRATUITO E INMEDIATO A TODA LA INFORMACIÓN SOBRE MÁS DE 41.000 PRODUCTOS

Aquellos interesados en aprovisionarse utilizando el Partner Portal pueden contactar con su distribuidor habitual o realizar la consulta en el formulario de contacto de [www.dieseltechnic.com](http://www.dieseltechnic.com)



Partner Portal disponible en:  
<https://partnerportal.dieseltechnic.com/>

EMPRESA PARTNER PORTAL Service Center Pedido rapido Español Mi cuenta Cesta

**DIESEL TECHNIC** Term or part no. (DT, SA, OE, etc.) PRODUCTOS PROMOCIÓN CATÁLOGOS PERFILES DE MARCA

**Parabrisas**  
Gama ampliada: Descubra Parabrisas. Beneficiarse de una gama completa de productos con disponibilidad inmediata y de calidad garantizada. [Ver todos](#)  
MÁS INFORMACIÓN

**Bienvenido Ángel G.**  
Le agradecemos que haya utilizado el sistema online de pedidos del Partner Portal. Esperamos sus comentarios para continuar mejorando nuestra oferta de servicios.

**Vinculos rápidos**  
Info Center » Pedido pendiente »  
Perfil de usuario » Facturación y dirección de envío »  
Albarán » Mi lista de deseos »  
Consulta de producto (0) »

**Divisiones de producto**

- Recambios para Camión »
- Recambios para Trailer »
- Recambios para Autobús »
- Recambios para Furgoneta »
- SOPORTE

## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# TERMÓGRAFA EN LA DISTRIBUCIÓN LOCAL

LA TEMPERATURA ES UNA VARIABLE QUE CADA DÍA TIENE MÁS PESO EN EL TRANSPORTE

LA LEGISLACIÓN COMUNITARIA EN MATERIA DE SEGURIDAD ALIMENTARIA ESTABLECE LOS PRINCIPIOS Y LOS REQUISITOS GENERALES PARA ASEGURAR QUE EN LAS FASES DE PRODUCCIÓN, TRANSFORMACIÓN Y DISTRIBUCIÓN LOS ALIMENTOS NO SE CONTAMINEN Y/O DETERIOREN. EL TRANSPORTE ES UN ESLABÓN MUY IMPORTANTE EN ESTE PROCESO QUE DEPENDE EN GRAN MEDIDA DE UNA VARIABLE, LA TEMPERATURA

España es uno de los muchos países firmantes del 'Acuerdo Internacional para el Transporte de Mercancías Perecederas a Temperatura Controlada' para evitar el deterioro prematuro de los alimentos en el transporte. Este compromiso nos impone unas obligaciones importantes, como la que se recoge en el Anejo 2, Apéndice 1, sobre el control de la temperatura ambiente para el transporte de mercancías percederas ultracongeladas. Se especifica que la unidad de transporte

(caja, furgoneta, etc.) debe tener un aparato que permita medir la temperatura ambiente, registrarla y conservar los datos correspondientes durante al menos un año.

### ¿QUÉ VEHÍCULOS DEBEN LLEVAR TERMÓGRAFO?

Esta obligación del acuerdo internacional tiene su espejo nacional dentro del Real Decreto 237/2000, como matices. El artículo 5, punto 6º del Real Decreto especifica que no estarán sujetos a la obligación de instalar termógrafo los vehículos clasificados como clases RRC, FRC y FRF (ultracongelados), cuando no realicen transporte de productos ultracongelados, ni tampoco en la distribución local, durante la que podrá instalarse un termómetro colocado en lugar fácilmente visible.

Hay que dejar claro que termómetro y termógrafo son dispositivos diferentes. El termómetro es un dispositivo que mide la temperatura y el termógrafo registra de forma continuada la misma variable en periodos cortos de tiempo (según se configure), generando un registro inviolable, único con efectos legales si fuese requeridos. Además, es posible compartir los datos mediante tecnología inalámbrica en la mayor parte de los casos.





### INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN

Sea cual sea el tipo de instrumento de registro que se lleve para medir la temperatura (termómetro o termógrafo), tiene que ajustarse a lo dispuesto en la Orden ITC/155/2020 de 2 de noviembre sobre el control metrológico del Estado de los registradores de temperatura y termómetros para el transporte, almacenamiento, distribución y control de productos a temperatura dirigida. Una vez instalados estos instrumentos (debidamente certificados) un organismo acreditado por la Entidad Nacional de Acreditación debe inspeccionar y certificar cada dos años (o antes si ha habido una reparación o modificación) que se mantienen sus características metrológicas y la conformidad del producto, etc. Para hacer constar esta situación, los dispositivos tendrán las correspondientes marcas de verificación, como lo tiene nuestro vehículo cuando pasa la ITV.

Pero una cosa es la teoría y otra cosa es la vida real. Por ello, es importante remarcar que los termógrafos que pueden instalarse son los equipos certificados según el estándar EN 12830:2018 (Registradores de temperatura para el transporte, almacenaje y distribución de productos alimenticios refrigerados, congelados, ultracongelados y cremas heladas – Ensayos, prestaciones, aptitud para el uso), y deben disponer de su correspondiente marcado CE que garantiza la conformidad del producto.

También es importante advertir que los termómetros y termógrafos deben ser conformes a la norma EN 13486 / EN 13485 (Registradores de temperatura y termómetros para el transporte, almacenaje y distribución de productos alimenticios refrigerados, congelados, ultracongelados y cremas heladas – Verificación periódica) y en el caso de conectarse con el vehículo, deben disponer de su correspondiente certificación en cuanto a la compatibilidad electromagnética (Reglamento UN ECE 10).

Si bien es cierto que la obligación de uso de estos dispositivos de medida está fijada para el transporte de ultracongelados, el sector lleva tiempo debatiendo si el termógrafo no debería ser obligatorio para el transporte de cualquier mercancía perecedera recogida en el acuerdo ATP (sea ultracongelada o no). Es una realidad el hecho de que casi todos los agentes de la cadena de frío (incluido el consumidor) exigen que se pueda certificar el aseguramiento con la temperatura de transporte adecuada de los productos. Es una realidad también que eso sólo se puede hacer con los equipos adecuados, con la certificación adecuada.

Por supuesto que el transporte de mercancías a temperatura dirigida no es exclusivo de alimentos perecederos. Hablamos de transporte de especies vegetales, productos farmacéuticos, obras de arte, y otros tipos de mercancías, que bien por la exigencia del cliente o bien para dar una garantía extra en el transporte, también pueden instalar registradores de temperatura. Estos también deben ser equipos calibrados y verificados.

Salvador Nuñez Bustos  
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



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



## La garantía del fabricante

### SISTEMA DE SEGURIDAD PARA SU FOSO DE TALLER





- INSTALACION RÁPIDA
- FÁCIL DE USAR
- COMPATIBLE CON GATOS DE ELEVACIÓN O BANDEJA DE ACEITE EN EL FOSO

- HECHO A MEDIDA DE SU FOSO
- CERTIFICACIÓN DE MONTAJE
- PRODUCTO CE

Contacte con nosotros a

comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612

www.sefac.es o facebook/SefacEspana



## INAUGURADO EL NUEVO CENTRO DE DISTRIBUCIÓN DE RECAMBIOS PACCAR PARTS EN MADRID

PACCAR Parts potencia su presencia en la Península Ibérica con la puesta en marcha de un nuevo Centro de Distribución de Recambios en Torrejón de Ardoz (Madrid). Esta instalación con 7.650 m<sup>2</sup> de superficie mejora las capacidades del anterior almacén situado en las inmediaciones de Algete y representa un apoyo importante a la actividad de DAF en un momento de crecimiento tras la introducción de las nuevas generaciones de camiones XF, XG, XG+, XD, XB XDc y XFc. La marca dispondrá de más capacidad operativa para apoyar el crecimiento de actividad en España y Portugal. “Además de manejar un mayor inventario de referencias, la nueva instalación permitirá la implementación de mejoras en los procesos, que serán más seguros y ergonómicos para los trabajadores mejorando a la vez la productividad”, explican sus responsables.

## NUEVOS RESPONSABLES EN EL ÁREA DE CAMIÓN DE CONTINENTAL ESPAÑA

Alejandro Moyano ha sido nombrado nuevo responsable de Ventas de Camión de Continental España. Además de este nombramiento, la compañía ha anunciado que Antonio Sangüesa será el nuevo responsable de Flotas y Soluciones Digitales Camión. Los nuevos responsables llevan años ligados a la compañía. Moyano (izquierda) forma parte de la organización desde hace más de una década, siempre vinculado a la gestión flotas, y Sangüesa (derecha) llegó hace un lustro para ser el Responsable de soluciones digitales. “Con estos cambios Continental crea especialistas por producto y canal de forma que puedan asesorar al cliente de una forma única en el sector del neumático” ha explicado Ismael Rubio, Director Comercial. Sus nuevos puestos serán efectivos desde el 1 de enero de 2024.



## DAF PREMIA AL 'TÉCNICO DEL AÑO 2023 DE ESPAÑA Y PORTUGAL'

Madrid acogió la fase final del concurso ‘Technician of the Year 2023’, para España y Portugal, que contó con la participación de un total de diez técnicos Master & Diagnostic Technician de la red oficial de concesionarios y puntos de servicio DAF de ambos países. Los finalistas pusieron a prueba el conocimiento técnico y las habilidades de reparación y diagnóstico ante diversas situaciones y averías de los vehículos y componentes DAF, poniendo el foco en las capacidades del técnico para diagnosticar situaciones y resolver averías cada vez más complejas donde el nivel de conocimiento de los vehículos, sus sistemas y su integración global es fundamental. Los ganadores fueron: Iván Manuel Grela del concesionario oficial DAF Talleres Cholo S.L. y Telmo Alexandre Gonçalves del concesionario oficial DAF ACRV – Comércio de Veículos e Peças, S.A. Ambos participarán en la final europea, que tendrá lugar en Eindhoven (Países Bajos) en febrero de 2024.

## PRIMERA EDICIÓN DE LA ESCUELA DE JÓVENES MECÁNICOS DE IVECO

En el marco de su apuesta por la formación y la mejora continua en la industria del transporte de mercancías, la firma italiana puso en marcha este proyecto formativo que tiene una duración de seis meses, y combina clases teóricas impartidas en las renovadas instalaciones de la IVECO Academy con prácticas en los talleres oficiales que forman parte de la red oficial de IVECO España. Ahora, tras el éxito cosechado en esta primera edición de la Escuela de Jóvenes Mecánicos y ante el entusiasmo y compromiso demostrado por sus alumnos, IVECO España ya está trabajando en el desarrollo y mejora de una segunda edición de su pionera iniciativa de formación.





**CAMPAÑA DAF**

# EN BUENA FORMA

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



## Kit Embrague DAF ZF AS Tronic

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



Precio

**895€**

## Kit Tensores DAF 8PK MX Euro 6

- > Ref. 1722230



Precio

**250€**

## Bomba agua MX13 MY17 Euro 6

- > Ref. 2267064RN



Precio

**805€**

## Radiador XF Euro 6

- > Ref. 2125896



Precio

**800€**

## Pastillas de freno y sensores desgaste Originales DAF

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



Precio

**220€**

## Kit Embrague DAF ZF TraXon

- Ref. 1719210R



Precio

**1.075€**

Precios máximos promocionales para vehículos DAF XF y CF (Euro 5, Euro 6) incluyendo mano de obra. Los precios mostrados no incluyen pequeño material, consumibles u operaciones adicionales. Campaña válida hasta el 31 de Diciembre del 2023 en su concesionario DAF en España. Para la lista de concesionarios participantes visite <https://bit.ly/dafe-n-buena-forma-2023>. IVA no incluido. Se excluye de esta campaña servicios realizados vía asistencia 24H DAF (ITS International Truck Service y NTS National Truck Service).

**DAF**  
A PACCAR COMPANY



V O L V O

# VOLVO FH CON I-SAVE

Eficiencia y sostenibilidad



Las innovadoras soluciones del Volvo FH con I-Save lo convierten en el camión más eficiente y sostenible de la industria. Combina tecnología para reducir el consumo de combustible y facilitar la conducción, incluyendo un potente motor Turbo Compound que mejora la eficiencia. Ofrece funciones como I-Torque que optimiza el par motor y I-See para adaptarse a la topografía de la ruta. Además, los servicios asociados de Volvo garantizan la máxima Productividad y Disponibilidad de los vehículos.

Volvo FH con I-Save es una apuesta segura por la eficiencia y la sostenibilidad del transporte.

Volvo Trucks. Driving Progress