

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

Año 46. #487.
Enero-Febrero 2024

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

PATROCINADORES:



PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2024

DAIMLER TRUCK, SCANIA, FORD, LECITRAILER Y FARCINOX GANAN EN LAS CATEGORÍAS DE MERCANCÍAS



MY SCANIA

TODO A LA VEZ EN UN SOLO ESPACIO

Una sola web. Una plataforma. Un ecosistema

Bienvenido a **My Scania**, mucho más que una web o una app. Un completísimo ecosistema digital, unificado, personalizado e interconectado, donde podrás controlar todos tus productos y servicios Scania: flotas, vehículos, conductores, tacógrafos, rendimiento, consumo, posición, carga, mantenimiento... Todo en un solo sitio. Todo con una sola contraseña. Todo tuyo. Para más información sobre nuestros servicios online, entra en my.scania.com



SCANIA



PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2024



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Un año más hemos celebrado los Premios Nacionales del Transporte con una gran acogida por parte del sector. En total, son ya 10 las categorías que forman parte de los Premios Nacionales del Transporte que organizan las revistas Transporte 3 y Viajeros (grupo editorial Editec). Esta edición de los premios de EDITEC ha contado con la participación de un total de 817 profesionales como miembros de una decena de jurados.

Daimler Truck, Scania, Ford Pro, Lecitrailer y Farcinox ganaron en las cinco categorías que reconocen a vehículos destinados al transporte de mercancías. A todos ellos nos gustaría transmitirle nuestra más sincera enhorabuena. Pero no nos queremos olvidar de todos los demás nominados a cada una de las categorías. A todos ellos, muchas gracias por su gran trabajo y su apuesta por la innovación. Resultaron ganadores los siguientes vehículos:

- **Camión del Año 2024 en España:**
Mercedes-Benz eActros 600
- **Camión Ecológico del Año 2024 en España:** Scania BEV Regional (R y S)
- **Vehículo Industrial Ligero del Año 2024 en España:** Ford PRO Transit Custom
- **Semirremolque del Año 2024 en España:**
Lecitrailer Furgón P400 Multi x4

- **Cisterna del Año 2024 en España:**
Farcinox iTank
- **Autocar del Año 2024 en España:**
Irizar i6S Efficient Hidrógeno
- **Autobús del Año 2024 en España:**
Mercedes-Benz eCitaro FuelCell
- **Bus Ecológico del Año 2024 en España:**
Mercedes-Benz eCitaro FuelCell
- **Midibús del Año 2024 en España:**
Otokar Navigo T 8.4
- **Microbús del Año 2024 en España:**
Car-Bus.net eShuttle

La entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AETRAM, ANETRA, ASFARES, ASTIC, ATUC, CETM, CETM Cisternas, CONFEBUS, UNO, así como el organismo IDAE.

Y por supuesto, gracias a los patrocinadores del evento: Actia, AEC, Alcoa, Allison Transmission, Audiobus, BQB, Bridgestone, Busmatick, Carrier, Diesel Technic, E100, Emar Kiel, Eurowag, Frigicoll, Giti, Hanover, Hidral Gobel, Hispacold, Iberdrola, Ifema - Fiaa, Masats, Michelin, Tecnove Fiberglass, Trans.eu, Transportlive, UTA Edenred, Vatservices, Voith, Webasto y ZF.

Ha sido un placer poder volver a estrechar la mano y abrazar a todos nuestros amigos del sector. Volveremos a hacerlo en la edición de los Premios Nacionales del Transporte 2025.



03 EDITORIAL

Premios Nacionales del Transporte 2024

33 REPORTAJE

AtienzaTrans Hnos. recibe el primer Mercedes-Benz eActros vendido en España

42 PRODUCTO

Los camiones Otokar Llegan a España

40 REPORTAJE

MAN presenta su hoja de ruta de electromovilidad

06 PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2024

Daimler Truck, Scania, Ford Pro, Lecitrailer y Farcinox ganan en las categorías de transporte de mercancías

34 ENTREVISTA

Antonio Bravo (FCC Medio Ambiente)

47 ENTREVISTA

Javier Laguna (Loomis)



21 PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2024

Un año más, el punto de encuentro del sector

37 REPORTAJE

My Scania: Revolucionando la digitalización

48 ASCATRAVI

Fabricación de carrocerías: ¿Espejismo o realidad?

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





PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2024

DAIMLER TRUCK, SCANIA, FORD, LECITRAILER Y FARCINOX GANAN EN LAS CATEGORÍAS DE MERCANCÍAS

MÁS DE 500 PERSONAS ASISTIERON A LA GALA DE ENTREGA DE TROFEOS. DIEZ JURADOS COMPUESTOS POR UN TOTAL DE 817 MIEMBROS EVALUARON UN TOTAL DE 68 CANDIDATURAS

El pasado mes de enero tuvo lugar en Madrid, organizada por las revistas Transporte 3 y Viajeros (Grupo Editec), la entrega de los premios a los mejores vehículos industriales del año que otorgan un destacado grupo de profesionales del sector y operadores de las principales empresas de transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades Autónomas.

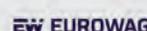
En esta ocasión, los diez jurados han estado compuestos por un total de 817 miembros, todos profesionales del transporte por carretera. Han participado como nominadas 24 empresas con 68 modelos.

En las categorías que reconocen a los vehículos destinados al transporte de mercancías se han evaluado 29 candidaturas (Camión 4, Vehículo Industrial Ligero 6, Camión Ecológico 4, Semirremolque 8, y Cisterna 7). La entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AE-TRAM, ANETRA, ASFARES, ASTIC, ATUC, CETM, CETM Cisternas, CONFEBUS y UNO, así como el organismo IDAE.

PATROCINADORES DE LOS PREMIOS

Los patrocinadores de esta edición, tanto para los premios de las categorías de mercancías

PATROCINADORES:





EN LAS CATEGORÍAS QUE PREMIAN A VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SE HAN EVALUADO 29 NOMINACIONES (CAMIÓN 4, VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO 6, CAMIÓN ECOLÓGICO 4, SEMIRREMOLQUE 8, Y CISTERNA 7)

“AHORA TOCA AFRONTAR UN RETO MAYÚSCULO: LA DESCARBONIZACIÓN”

LUIS GÓMEZ-LLORENTE, DIRECTOR GENERAL DE EDITEC Y LAS REVISTAS TRANSPORTE 3 Y VIAJEROS

En su intervención Gómez-Llorente incidió en uno de los grandes retos que se le presentan al sector: “Europa ya ha establecido una hoja de ruta muy exigente para minimizar las emisiones en los próximos 10-15 años y para cumplirla hay que ‘ponerse las pilas’. Los fabricantes de vehículos industriales están trabajando en el desarrollo de modelos respetuosos con el medio ambiente desde hace años y la oferta disponible no deja de crecer. Una buena muestra de ello es que el 95% de los vehículos nominados de esta edición se mueven con energías con alternativas. Por su parte, los transportistas también han dado un paso al frente y están probando e incorporando a sus flotas vehículos eléctricos, híbridos, de hidrógeno...”



Además, el máximo responsable de Editec hizo un llamamiento a las distintas administraciones para que asuman su responsabilidad y estén a la altura de las circunstancias en el reto de descarbonizar el transporte. “Es necesario conseguir que los incentivos lleguen en plazos razonables, más medidas fiscales para hacer más atractivas estas inversiones, un mayor despliegue de infraestructuras de recarga de alta potencia y la agilización de los procesos burocráticos asociados. Por supuesto, no debemos olvidar el papel crucial que también tendrán los vehículos para que la descarbonización sea una realidad”, concluyó.

como de viajeros son: Actia, AEC, Alcoa, Allison Transmission, Audiobus, BQB, Bridgestone, Busmatick, Carrier, Diesel Technic, E100, Emar Kiel, Eurowag, Frigicoll, Giti, Hanover, Hidral Gobel, Hispacold, Iberdrola, Ifema - Fiaa, Masats, S.A., Michelin, Tecnove Fiberglass, Transeu, Transportlive, UTA Edenred, Vatservices, Voith, Webasto y ZF.

Resultaron ganadores los siguientes vehículos:

Camión del Año 2024 en España:

Mercedes-Benz eActros 600

Camión Ecológico del Año 2024 en España:

Scania BEV Regional (R y S)

Vehículo Industrial Ligero del Año 2024

en España: Ford PRO Transit Custom

Quinta Rueda: Semirremolque del Año

2024 en España:

Lecitrailer Furgón P400 Multi x4

Quinta Rueda: Cisterna del Año 2024

en España: Farcinox iTank

Autocar del Año 2024 en España:

Irizar i6S Efficient Hidrógeno

Autobús del Año 2024 en España: Mercedes-Benz eCitaro FuelCell

Bus Ecológico del Año 2024 en España: Mercedes-Benz eCitaro FuelCell

Midibús del Año 2024 en España: Otokar Navigo T 8.4

Microbús del Año 2024 en España: Car-Bus.net eShuttle

¡Enhorabuena a todo el sector! Nos veremos en 2025.

PATROCINADORES:





En las cinco categorías que premian a los vehículos industriales destinados al transporte de personas, los ganadores han sido: Otokar Navigo T 8.4 (Midibús del Año 2024), Car-Bus.net eShuttle (Microbús del Año 2024) Irizar i6S Efficient Hidrógeno (Autocar del Año 2024) y Mercedes-Benz eCitaro FuelCell, que hizo doblete (Autobús del Año 2024 y Bus Ecológico del Año 2024)

Los gerentes de Farcinox (Ángel Muñoz Jaime y Juan Francisco Sanz Rosado), felices con el galardón 'Cisterna del Año 2024'



Rubén García, Marta Henríquez, Javier Martín y Antonio Chicote (FORD PRO) con el premio 'Vehículo Industrial Ligero del Año 2024'.

Los representantes de Scania con el galardón 'Camión Ecológico del Año 2024'.



La familia Lecitrailer con el trofeo que reconoce al Lecitrailer Furgón P400 Multi x4 como 'Semirremolque del Año 2024'.

Miembros de Daimler Truck y Daimler Bus posaron con los trofeos logrados en los Premios Nacionales del Transporte 2024.

PATROCINADORES:



Atlas

tu camión de confianza

Otokar Atlas satisface todas las necesidades del sector de la logística y la distribución.

Con sus versiones de 8,5 y 12 toneladas, adaptables a cualquier tipo de negocio gracias a su estructura flexible, son la solución para su flota de camiones

Contacta con nosotros para la mejor elección para tu negocio



☎ 91 895 43 01

@ admin@gbister.es



www.gbistertrucks.es

Otokar



Antonio Garcia-Patiño (Daimler Truck España & Portugal) y Ovidio de la Roza (CETM).

MERCEDES-BENZ eACTROS 600

CAMIÓN DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA

LA TRACTORA 100% ELÉCTRICA DEL FABRICANTE ALEMÁN HA SIDO
EL CAMIÓN MÁS VOTADO POR LOS PROFESIONALES EN ESTA EDICIÓN



Daimler Truck ha presentado la versión de serie del primer camión eléctrico destinado a la larga distancia, y un jurado compuesto por 177 operadores de transporte de mercancías de nuestro país y especialistas del sector de la automoción, tras evaluar a los cuatro vehículos candidatos de esta edición, ha distinguido al nuevo Mercedes-Benz eActros 600 con este reconocimiento. Toma el testigo del Scania Super, vencedor en 2023.

El Presidente de la CETM, Ovidio de la Roza, fue el encargado de entregar el premio a Antonio Garcia-Patiño, CEO de Daimler Truck España & Portugal.

PATROCINADORES:



JURADO PREMIO CAMIÓN DEL AÑO 2024

AFERSA - Pedro Alfonso
 ALCOTRANS - Juan Luis Collado
 ALIMERKA - Pelayo Alonso
 AQUASERVICE - Rafael Vañó
 ARCELORMITTAL DIST. IBERIA - Juan Ramon Diaz
 ARMESA - José María Arnedo
 ASCAN SER. URBANOS - Fernando Velasco
 ASCATRAVI - María José Sánchez
 ATIENZATRANS - Roberto Atienza
 AUTRANSA - Manuel Ortiz
 BALTRANSA - José Luis Ruiz Heras
 BARCARGO - Gabriel Chitu
 BARQUÍN Y OTXOA - Ricardo Barquín
 BIATRANS - Albert Sánchez
 BLASCOTRANS - Antonio Gonzalo
 CAMPILLO PALMERA LOG. - Joaquín Campillo
 CARRERAS GRUPO LOG. - Jesús Carreras
 CASTILLO TRANS - Gloria Romera
 CEFTRAL - Juan Antonio Figueroa
 CISTERNAS AMARILLO - Antonio Amarillo
 CIST. FERNÁNDEZ Y AEDO - Julene Fernández
 CIST. GERMANS NAVARRO - Jordi Navarro
 CITESA - Hugo Pascual del Pobil
 CONDIS Supermercats - Adrià García
 DAMM - Juan Antonio López
 DELGO OT - Félix González
 DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez
 ECOTRANS - Félix Ojeda
 ENCOSA - Manuel Cosmen
 ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo
 FCC - Antonio Bravo
 FELTRERO TRANSPORTE - Juan Luis Feltrero
 FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades
 FORTRANS - Juan Manuel Sierra
 FRANPAMA - Francisco Pruñonosa
 FUTRANS - Jesús Sánchez-Moncayo
 GAMERTRANS NORTE - Jose Manuel Abad
 GARCIDEN - Antonio José García
 GECARSA - Jesús Esteban García
 GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana
 GLOBAL SPEDITION - Marcos Basante
 GRUPO ARNEADO - Javier Arnedo
 GRUPO DIEGO DARECO - Pedro Diego Goitia
 GRUPO ESK - Francisco Corell
 GRUPO FUENTES - Rafael Fuentes
 GRUPO MAT - Avelino Traba
 GRUPO MOLDTRANS - José Gimenez
 GRUPO NOGAR - Manuel Otero
 GRUPO NOGUERAS - Juan José Hernández
 GRUPO PEREA - José Luis Clavero
 GRUPO ROS LOGÍSTICA - Enrique Ros
 GRUPO SERTRANIN - Javier Talavera
 GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz
 GRUPO TAFATRANS - Miguel Suárez
 GRUPO TORRES - Carlos Prades
 GRUPO TRANS ONUBA - Esteban Sánchez
 GRUPO TRANSAHER - M^a Luz Cobos
 GRUPO TRANSLEYCA - María Del Mar Casas
 GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque
 GUFERTRANS - Pablo Gutierrez
 HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco

HERMANOS ALCARAZ - José Antonio Alcaraz
 HIJOS DE LUIS RODRIGUEZ - Rubén Montes
 HIPER TRANS - Juan Gatnau
 IBERTINSA - Gerardo Gómez Monge
 IDIADA - Ignacio Lafuente
 ILS Servicios Logísticos - Josep M^a Martínez
 IN SIDE LOGISTICS - Gorka Urrutia
 INSIA - Javier Páez
 INTA - Ramón Onrubia
 ISABEL ALONSO ALONSO - José Valero
 JANOCARGO - Ramón Jano
 JAYLO - David García
 JOANCA LOGISTICA - Enrique Cámara
 JUAN FRANCISCO ARANDA -
 Juan Francisco Aranda
 KRONOFRIO - Ceferino Riquelme
 LA VASCONGADA - José Luis Albertos
 LODISNA - Igor Beguiristain
 LOETRANS - Carlos Arias
 LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruíz Alonso
 LOGICA ARANDA - José Luis Olivella
 LOGISTICA CAROSAN - Benjamín Carrizo
 LOG. CHEMA BALLESTER - Lorena Ballester
 LOGISTICA REYCO - Iván Marrube
 LOG. Y TTES. DE PEDRO - Patricio de Pedro
 MADORRAN LOG. Y TTE. - Pedro Madorran
 MAÑERO TTES. E HIJOS - Javier Mañero
 MARCOTRAN - Jesús Marco
 MARTINEZ MARCOS - Miguel Ángel Martínez
 MERCAVIA RETAMAR - Javier Fernández
 MESQUITRANS - Juan Vicente Ferriz
 METRATIR AUTOMOVILES - Carlos Mansilla
 MG TRANSPORT - Tomas Fernandez
 MIRATRANS - Mercedes Pérez
 MOLGAS ENERGÍA - Carlos Salinas
 MOLINERO LOGISTICA - Javier Jiménez
 NARVAL LOG. FRIGORIFICA - Marta Sánchez
 NEIRA BOTANA - José Manuel Neira
 NORIEGA GRUPO LOGISTICO - José Noriega
 NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve
 ONDARA LOGISTICA - Lluís Silvestre
 ONTIME Logística Integral - Raquel Nieves
 ORVIPAL TRANS - Joaquín Vicente Fernández
 PANTANY LOGISTIC - Juan González
 PREZERO - Manuel Rubio
 PRIMAFRIO - José Esteban Conesa
 PROCOEX MUDANZAS - Roberto Megia
 RAFA GRAU TRANSPORTS - Rafael Grau
 REDUR - Raúl Lozano
 REM TRANSPORTS - Epifanio Mejino
 REVISTA TRANSPORTE 3 - Angel Luna
 ROBLES TRANSPORT - Albert Esteve
 RODRIGO LOGISTICA - Jose Luis Rodrigo
 ROR Operador Logístico - Ricard del Alcázar
 SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda
 SANTO DOMINGO LOG. - Antonio Santo Domingo
 SEALOG - Jorge Irisarri
 SETRAM - Daniel Tarragona
 SEUR - Juan Perez
 SJL (San José López) - Juan Ignacio Olazabal
 SJM LOGITRANS - Mikel Fernández

TRACTOLE - Angel Moreno
 TRAINSA - Ángel Talavera
 TRAMISA - Enrique Ortiz
 TRANS ITALIA - Juan Carlos Arocas
 TRANS SATO - Pablo de Quadras
 TRANSAMBIENTAL - Xavier Consuegra
 TRANSCENTRO MARÍN - Carlos Ramón Marín
 TRANSDONAT - Carlos Donat
 TRANSFRIRED - José Redondo
 TRANSGESOL - Pedro Antonio Gerez
 TRANSINTERCANO - Juan Antonio Cano
 TRANSMAYFA - Rubén Rodríguez
 TRANSMEDITERRANEA LOG. - José Moreno
 TRANSNUGÓN - Pablo Bordils
 TRANSPAIS - Juan Carlos Pardo
 TTE. TIO Y SOBRINO GARCIA -
 Fernando García
 TTES. ABENGOZA - Federico Abengoza
 TTES. AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo
 TRANSPORTES ARNIELLA - Juan Fernández
 TTES. BELZUNCES - Antonio Belzunces
 TTES. CABRERA - José Antonio Cabrera
 TRANSPORTES CASANOVA - José Casanova
 TRANSPORTES CAUDETE - Ruben Pagan
 TTES. ECHEMAR - Jose Manuel Echarri
 TRANSPORTES ERUSTES - Carlos Rojas
 TTES. EUROCRUZ - Eleuterio Vázquez
 TTES. F MENDEZ - Alejandro Méndez
 TRANSPORTES FRIGORIFICOS SANDOVAL -
 Francisco Javier Sandoval
 TRANSPORTES J CARRION - José Sánchez
 TRANSPORTES JURADO - Manuel Jurado
 TRANSPORTES LARA - José Manuel Lara
 TTES. MARTIN - Federico Martín Sancho
 TTES. MAZO HERMANOS - Jose Ramón Mazo
 TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort
 TTES. PAÑALÓN - Juan Marcos Montero
 TRANSPORTES POCOVI - Diego Matarranz
 TTES. QUIMICOS RAMIREZ - Alberto Ramírez
 TRANSPORTES R. SOLERA - Rafa Solera
 TRANSPORTES RALLO - José Rallo
 TTES. ROBERTO HERNAN - Roberto Hernán
 TRANSPORTES SEDANO - Valentín Sedano
 TTES. SEGOVIA E HIJOS - Jorge Segovia
 TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias
 TRANSPORTES SOLAZO - Elena Soravilla
 TRANSPORTS BERNADET - Jordi Bernadet
 TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes
 TRANS-SEV - Jorge Jiménez
 TRANSVEGA E HIJOS - Juan Carlos Vega
 TRANSVERICH - Mario Lamarca
 TRANSVIMON - Vicente Mompó
 TRAVESA - Jose Alberto Cruz
 TRUCKSTERS - Marta Gómez-Navarro
 URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado
 VÁZQUEZ PORTELA - Diego Vázquez
 VILLART LOGISTIC - Pedro Vargás
 XPO LOGISTICS - Massimo Marsili
 Secretario General del Jurado -
 Luis Gómez-Llorente

PATROCINADORES:





Marta Henríquez (Ford PRO) y Francisco Aranda (UNO).

FORD TRANSIT CUSTOM

VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA

LA NUEVA VERSIÓN DE LA TRANSIT CUSTOM, QUE ESTÁ DISPONIBLE EN VERSIÓN DIÉSEL Y ELÉCTRICA, HA SIDO LA MÁS VOTADA



Esta renovada versión ahora ofrece mayor capacidad de carga, más confort y comodidad para el conductor. Además, está totalmente integrada con el ecosistema digital de software y servicios de Ford Pro.

Un amplio jurado compuesto por más de medio centenar de profesionales del transporte y del ámbito de la automoción, después de evaluar a los seis vehículos candidatos en esta edición, ha designado a la nueva Ford Transit Custom como el mejor Vehículo Industrial Ligero del Año 2024 en España.

Marta Henríquez, Directora de la División PRO de Ford, recogió el trofeo de manos del Presidente de UNO, Francisco Aranda.

PATROCINADORES:



JURADO PREMIO VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2024

ALQUIBER Renting Flexible - José Ramón Calvo

AMBULANCIAS SANTA SOFIA - Raúl Gómez

AQUASERVICE - Rafael Vañó

ASCAN Servicios Urbanos - Fernando Velasco

ASCATRAVI - María José Sánchez

BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS - Sergi Vidal

BOFROST - Joaquín Aguera

CALIDAD PASCUAL - Amelia Martín

CANAL DE ISABEL II - Santiago Iañez

CITYlogin - Alfonso Lopez

COFARES - Javier Escribano

CORREOS (Grupo SEPI) - Javier Caballero

COVEY ALQUILER - Modesto Carretero

DFM RENTA CAR - Miguel Ángel Sánchez

EMT de MADRID - Julián del Olmo

ENDESA - Carmen Moreno

ENTERPRISE - José Luis Sanz

ESTEBAN RIVAS - Conrado Calcerrada

EULEN - Clara Martín

EUROPCAR - Daniel Cañas

FCC - Antonio Bravo

FRAIKIN - Angel Vallcorba

FUJITSU - José Carbonell

GAM Rentals - Elsa Bermúdez

GRUPO COBRA - Rosa Uralde

GRUPO GIMENO - Rubén Matarín

GUARDIA CIVIL - AGRUPACION DE TRAFICO - José Francisco Arnedo

GUARDIA CIVIL - SERVICIO MATERIAL MOVIL - Fernando Gil

HERTZ - Manuel Morgado

HTGroup - Carlos Magdaleno Fernández

IDIADA - Ignacio Lafuente

INSIA - Javier Páez

INTA - Ramón Onrubia

LOOMIS - Javier Laguna

METHOD LOGISTICS - Guillermo Barreto

NORTHGATE RENTING FLEXIBLE - Ignacio Aliaga

OCSA RENT A CAR - Angel Ocaña

OK MOBILITY - Gilles Redard

ONTIME Logistica Integral - Raquel Nieves

PEPSICO SOUTH WEST EUROPE - Marisa Deleites

PETIT FORESTIER - Patricia Roncero

POLICIA NACIONAL - Francisco Prada

PROSEGUR CASH ESPAÑA - Óscar Martín

RACE ASISTENCIA - Diego de Azua

REDUR - Raúl Lozano

SAMUR - Protección Civil - Rafael Saavedra

SCHINDLER - Conchita Navarro

SEUR Juan Perez

SIXT RENT A CAR Carlos Abad

SMART DELIVERY ROUTES Rubén Martínez

URBASER (Grupo ACS) Rubén Torrado

Secretario General del Jurado

Luis Gómez-Llorente

**NUESTRO COMPROMISO
ES TU ÉXITO**



**Parcisa Duotrailer
Adblue**





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

SCANIA BEV REGIONAL (R Y S)

CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA

EL CAMIÓN ELÉCTRICO DE LA FIRMA SUECA HA SIDO EL MÁS VOTADO



Scania ha ampliado su oferta de camiones 100% eléctricos con este modelo, disponible en versión rígida y tractora, que cuenta una línea motriz completamente nueva, baterías mejoradas, capacidades de carga más rápidas y potentes, y una autonomía de 350 km con una carga de 40 toneladas.

Un jurado compuesto por más de medio centenar de operadores de transporte con experiencia con vehículos 'eco' y especialistas en energías alternativas, ha evaluado a los candidatos que optaban al premio en esta edición y ha designado 'Camión Ecológico del Año 2024' al Scania BEV Regional (R y S).

El Vicepresidente Ejecutivo de ASTIC, Ramón Valdivia, fue el encargado de anunciar el nombre del ganador y entregar el galardón a Sebastián Figueroa, Director General de Scania Ibérica.

PATROCINADORES:



JURADO PREMIO VEHÍCULO INDUSTRIAL ECOLÓGICO DEL AÑO 2024

AEDIVE - Arturo Pérez
AESSGAN - Manuel Lage
ALIMERKA - Pelayo Alonso
APPA - Álvaro Mitjans
AQUASERVICE - Rafael Vañó
ARCELORMITTAL Distribución Iberia -
Juan Ramon Diaz
ASCATRAVI - María José Sánchez
ASEPA - Antonio Mozas
ATIENZATRANS - Roberto Atienza
BIO-E (Asociación Española del
Bioetanol) - José Ramón Freire
CAMPILLO PALMERA LOGISTICS -
Joaquín Campillo
CARRERAS GRUPO LOGISTICO -
Jesús Carreras
CEFTRAL - Juan Antonio Figueroa
CONDIS Supermercats - Jordi Panadés
DAMM - Juan Antonio López
DELGO OT - Félix González
DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez
ECOTRANS - Félix Ojeda
ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo
FCC - Antonio Bravo
FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades
FRANPAMA - Francisco Pruñonosa
GASNAM - Eugenia Sillero
GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana
GRUPO ESK - Francisco Corell

GRUPO MAT - Avelino Traba
GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz
GRUPO TRANSLEYCA -
María Del Mar Casas
GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque
HAVI LOGISTICS - Luis Miguel Berdasco
HIJOS DE LUIS RODRIGUEZ - Rubén Montes
IDAE - Ángel Cediell
IDIADA - Ignacio Lafuente
IN SIDE LOGISTICS - Gorka Urrutia
INSIA - Javier Páez
INTA - Ramón Onrubia
LODISNA - Javier Rodríguez
LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruíz Alonso
MARCOTRAN - Jesús Marco
MG TRANSPORT - Tomas Fernandez
MOLGAS ENERGÍA - Carlos Salinas
NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve
ONTIME Logistica Integral -
Raquel Nieves
PREZERO - Manuel Rubio
PRIMAFRIO - José Esteban Conesa
REDUR - Raúl Lozano
REVISTA TRANSPORTE 3 - Angel Luna
SEUR - Juan Perez
SJM LOGITRANS - Mikel Fernández
TRANS ITALIA - Juan Carlos Arocas
TRANSCENTRO MARÍN -
Carlos Ramón Marín

TRANSNUGÓN - Pablo Bordils
TRANSPORTES ABENGOZA -
Federico Abengoza
TRANSPORTES CABRERA -
José Antonio Cabrera
TRANSPORTES CAUDETE - Ruben Pagan
TRANSPORTES ECHEMAR -
Jose Manuel Echarri
TTES. FRIGORIFICOS SANDOVAL -
Francisco Javier Sandoval
TRANSPORTES MAZO HERMANOS -
Jose Ramon Mazo
TRANSPORTES MENEDEZ -
Manuel Menéndez
TRANSPORTES MONFORT -
Manuel Monfort
TRANSPORTES PAÑALÓN -
Juan Marcos Montero
TRANSPORTES SINDO -
Gumersindo Iglesias
TRANSPORTES YAGÜE & LAGO -
Cristóbal San Juan
TRUCKSTERS - Marta Gómez-Navarro
TUDEFRIGO - Faustino Tudero
URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado
XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado -
Luis Gómez-Llorente



PATROCINADORES:





Fernando Leciñena (Lecitrailer) y Julio Viartola (Asfares).

LECITRAILER FURGÓN P400 MULTI X4

QUINTA RUEDA: SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA

LOS MÁS DE 175 MIEMBROS QUE COMPONEN ESTE JURADO HAN
PREMIADO AL VEHÍCULO DEL FABRICANTE ARAGONÉS



Este modelo de la compañía aragonesa destinado al transporte de ropa colgada se ha proclamado vencedor de la séptima edición premio 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año'. El Lecitrailer Furgón P400 Multi x4 permite transportar todo tipo de prendas además de cualquier carga por tren, barco, avión y carretera. Se trata de un furgón altamente resistente, equipado con una suspensión especial, y cuatro puntos de anclaje reforzados que permiten el izado completo del vehículo a plena carga.

Un jurado compuesto por más de 175 empresarios del sector del transporte de mercancías por carretera le ha designado como el mejor Semirremolque del Año 2024 en España. Fernando Leciñena, Director General de Lecitrailer, fue el encargado de recoger el trofeo de manos de Julio Viartola, Secretario General de ASFARES.

PATROCINADORES:



JURADO PREMIO QUINTA RUEDA: SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2024

ACECAN TRANSPORTES - Aurelio Aceta
ADUANAS Y SER. MOVITRANS - Luis Miguel Tapia
AGETRANS - Domingo Martínez
ARIDOS CUTILLAS ESPINOSA - Ángel Cutillas
ARMESA - José María Arnedo
ASFARES - Julio Viartola
ATIENZATRANS - Roberto Atienza
AUTRANSA - Manuel Ortiz
BARCARGO - Gabriel Chitu
BARQUÍN Y OTXOA - Ricardo Barquín
BIATRANS - Albert Sánchez
BLANCO TRAVEL-LOG HUELVA - Ángel Blanco
BLASCOTRANS - Antonio Gonzalo
BODEGOTRANS - José Luis Allende
CAMPILLO PALMERA LOG. - Joaquín Campillo
CAR VOLUM - Joaquin Rodrigo
CARRERAS GRUPO LOG. - Jesús Carreras
CARROC. MATURANA - José Antonio Maturana
CASTILLO TRANS - Gloria Romera
CAVINY - Jaume Bertrán
CITESA - Hugo Pascual del Pobil
COBASGUAR - Luis Oscar Baños
DELGO OT - Félix González
DISFRIMUR - Juan Jesús Sánchez
ECOTRANS - Félix Ojeda
EGOKI LOGISTICA - Marcos González
ENCOSA - Manuel Cosmen
ENORA SERV LOGISTICOS - Julio Gonzalez
ESP SOLUTIONS - Pedro Campillo
EUROHERJATRANS - Rafael Herencia
FERCAM TRANSPORTES - Joan Prades
FRANCISCO GOMEZ E HIJOS - Ángel Gómez
FUTRANS - Jesús Sánchez-Moncayo
GAMERTRANS NORTE - Rubén Abad
GARCIDEN - Antonio José García
GECARSA - Jesús Esteban García
GEODIS RT SPAIN - Jesús Lalana
GRUPO ARNEDO - Javier Arnedo
GRUPO DIEGO DARECO - Pedro Diego Goitia
GRUPO FUENTES - Antonio Fuentes
GRUPO MAT - Carlos Aguado
GRUPO MOLDTRANS - José Gimenez
GRUPO NOGAR - Manuel Otero
GRUPO NOGUERAS - Juan José Hernández
GRUPO PEREA - Daniel Perea
GRUPO ROS LOGÍSTICA - Andrés Píera
GRUPO SERTRANIN - Javier Talavera
GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz
GRUPO TAFATRANS - Miguel Suárez
GRUPO TORRES - Carlos Prades
GRUPO TRANS ONUBA - Esteban Sánchez
GRUPO TRANSLEYCA - María Del Mar Casas
GRUPO VIROSQUE - Carlos Virosque
IBERTINSA - Gerardo Gómez Monge
IDIADA - Ignacio Lafuente
ILS Servicios Logísticos - Josep M^a Martínez
IN SIDE LOGISTICS - Gorka Urrutia
INSIA - Javier Páez
INTA - Ramón Onrubia
ISABEL ALONSO ALONSO - José Valero

JANOCARGO - Ramón Jano
JAYLO - David García
JOANCA LOGISTICA - Enrique Cámara
JOMAN GROUP LOGISTIC - Julio Delgado
JUAN FRANCISCO ARANDA - Juan Francisco Aranda
KRONOFRIO - Ceferino Riquelme
LODISNA - Javier Rodríguez
LOETRANS - Carlos Arias
LOGIBERIA TRANS - Pedro Ruiz Alonso
LOGICA ARANDA - José Luis Olivella
LOGISTA - Almudena Díaz
LOGISTICA CAROSAN - Benjamín Carrizo
LOG. CHEMA BALLESTER - Lorena Ballester
LOGISTICA REYCO - Iván Marrube
LOG. Y TTES. DE PEDRO - Patricio de Pedro
MADORRAN LOG. & TTE. - Pedro Madorran
MAÑERO TTES. E HIJOS - Javier Mañero
MERCAVIA RETAMAR - Javier Fernández
MESATRANS - Andrés Mesa
MESQUITRANS - Modesto Ferriz
METRATIR AUTOMOVILES - Carlos Mansilla
MG TRANSPORT - Tomas Fernandez
MIÑAMBRES RODRIGUEZ - José M^a Miñambres
MIRATRANS - Mercedes Pérez
NARVAL LOG. FRIGORIFICA - Marta Sánchez
NEIRA BOTANA - José Manuel Neira
NORIEGA GRUPO LOGISTICO - Antonio Cortés
NUPPEC LOGISTICA - Miguel Esteve
ONDARA LOGISTICA - Genis Comas
ONTIME Logística Integral - Raquel Nieves
ORVIPAL TRANS - Joaquín Vicente Fernández
PANTANY LOGISTIC - Juan González
PREZERO - Manuel Rubio
PRIMAFRIO - José Esteban Conesa
RAFA GRAU TRANSPORTS - Rafael Grau
REDUR - Raúl Lozano
REM TRANSPORTS - Epifanio Mejino
REVISTA TRANSPORTE 3 - Angel Luna
RICARDO PINTOR - Ricardo Pintor
ROBLES TRANSPORT - Albert Esteve
RODOLFO Y VENTURA - Rodolfo Sánchez
RODRIGO LOGISTICA - Jose Luis Rodrigo
ROR Operador Logístico - Javier Horcas
SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda
SANTO DOMINGO LOG. - Antonio Santo Domingo
SEALOG - Jorge Irisarri
SETRAM - Daniel Tarragona
SEUR - Juan Perez
SJL (San José López) - Juan Ignacio Olazabal
SJM LOGITRANS - Mikel Fernández
SUBITRANS - Jaime Subirada
TRACTOLE - Angel Moreno
TRADISA - Jorge Ferraz
TRAINSA - Ángel Talavera
TRANS ITALIA - Damaso Tormo
TRANS SATO - Bruno de Quadras Barange
TRANSAMBIENTAL - Xavier Consuegra
TRANSCENTRO MARÍN - Carlos Ramón Marín
TRANSFRIED - José Redondo
TRANSGESOL - Pedro Antonio Gerez

TRANSINTERCANO - Juan Antonio Cano
TRANSLOG. PUERTOLLANO - Jose Antonio Muñoz
TRANSMAYFA - Rubén Rodríguez
TRANSMAYOROS - David Chiné
TRANSMEDITERRANEA LOG. - José Moreno
TRANSMENDOZA - Mariano Mendoza
TRANSNUGÓN - Pablo Bordils
TRANSOGUETA - Asier Ogueta
TRANSPAIS - Juan Carlos Pardo
TTE. TIO Y SOBRINO GARCIA - Fernando García
TTES. ABENGOZA - Federico Abengoza
TTES. AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo
TRANSPORTES ALBERO - César Albero
TTES. ANÍBAL BLANCO - Manuel Blanco
TTES. ANTONIO MARCO - Antonio Marco
TRANSPORTES ARNIELLA - Juan Fernández
TTES. BELZUNCES - Andrés Belzunces
TTES. CABRERA - José Antonio Cabrera
TRANSPORTES CARDOSO - Fernando Cardoso
TRANSPORTES CASANOVA - José Casanova
TRANSPORTES DAGASE - Sonia Garcia
TTES. ECHEMAR - Jose Manuel Echarri
TRANSPORTES ENGUIX - Jorge Enguix
TRANSPORTES ENRIQUE MARAÑÓN HE-
RRERA E HIJOS - Enrique Marañón
TRANSPORTES ERUSTES - Carlos Rojas
TTES. EUROCRUZ - Eleuterio Vázquez
TRANSPORTES F. RAMOS - Felip Ramos
TTES. FRIG. GARCIA SOLER - Ernest Garcia
TTES. FRIG. SANDOVAL - Francisco Javier Sandoval
TTES. GENERALES ORTEGA - Juan Ortega
TTES. IGOA Y PATXI - Fernando Igoa
TRANSPORTES J CARRION - José Sánchez
TRANSPORTES JURADO - Manuel Jurado
TTES. MAESTRANS - Antonio Iglesias
TTES. MATEXPO - Manuel Antonio Expósito
TTES. MAZO HERMANOS - Jose Ramón Mazo
TTES. MENENDEZ - Manuel Menéndez
TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort
TTES. ORTIGOSA ROJAS - Víctor Ortigosa
TTES. PAÑALÓN - Juan Marcos Montero
TRANSPORTES POCOVI - Diego Matarranz
TRANSPORTES R. SOLERA - Rafa Solera
TTES. SANTIAGO VILLARES - Santiago Villares
TRANSPORTES SEDANO - Valentín Sedano
TTES. SEGOVIA E HIJOS - Jorge Segovia
TRANSPORTES SINDO - Gumersindo Iglesias
TRANSPORTES Y MUDANZAS BUJ - Raúl Buj
TTES. YAGÜE & LAGO - Cristóbal San Juan
TRANSPORTS BERNADET - Jordi Bernadet
TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes
TRANS-SEV - Rocio Jiménez
TRANSVERICH - Mario Lamarca
TRUCKSTERS - Jose Lezáun
TUDEFRIGO - Faustino Tudero
VILLART LOGISTIC - David Villart
XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado -
Luis Gómez-Llorente

PATROCINADORES:





Juan Francisco Sanz Rosado y Ángel Muñoz Jaime (Farcinox) y Alberto Ramírez (CETM Cisternas).

FARCINOX iTANK

QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA

LA NOVEDOSA CISTERNA DEL FABRICANTE MANCHEGO SE HA PROCLAMADO GANADORA DE LA SEXTA EDICIÓN DE ESTE PREMIO



Un jurado compuesto por más de medio centenar de las empresas españolas más representativas de esta especialidad de transporte de mercancías ha reconocido con el premio 'Quinta Rueda: Cisterna del Año 2024' la apuesta de Farcinox por la digitalización y sensorización de las cisternas, con el objetivo de mejorar la trazabilidad de la operativa.

El presidente de CETM Cisternas, Alberto Ramírez, entregó este galardón a Miguel Ángel Muñoz Jaime y Juan Francisco Sanz Rosado, fundadores y gerentes de Farcinox.

PATROCINADORES:



JURADO PREMIO QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2024

ALCOTRANS - Juan Luis Collado
ASFARES - Julio Viartola
BALTRANSA - José Luis Ruiz Heras
BIATRANS - Albert Sánchez
CIFERTRANS - Antonio José Fernández
CISTERNAS AMARILLO - Antonio Amarillo
CISTERNAS FERNÁNDEZ Y AEDO - Julene Fernández
CISTERNAS GERMANS NAVARRO - Jordi Navarro
CISTERNAS HURTRANS - José Antonio Hurtado
CITESA - Hugo Pascual del Pobil
FERQUIASTUR - Roberto Salgado
FRANPAMA - Francisco Pruñonosa
GLOBAL SPEDITION - Emilio Gomariz
GRUPO DIEGO DARECO - Pedro Diego Goitia
GRUPO ESK - Francisco Corell
GRUPO MAT - Carlos Aguado
GRUPO SESÉ - José Antonio Sanz
HERMANOS ALCARAZ - Radouane Harkaoui
IDIADA - Ignacio Lafuente
INSIA - Javier Páez
INTA - Ramón Onrubia
JAYLO - David García
MARTINEZ MARCOS - Miguel Ángel Martínez
MIÑAMBRES RODRIGUEZ - José M^º Miñambres
MOLGAS ENERGÍA - Carlos Salinas
PREZERO - Manuel Rubio
REVISTA TRANSPORTE 3 - Angel Luna
RODOLFO Y VENTURA - Rodolfo Sánchez
SANTIAGO PEÑARANDA - Santiago Peñaranda
TRADISA - Jorge Ferraz

TRAMISA - Enrique Ortiz
TRANS ITALIA - Damaso Tormo
TRANSAMBIENTAL - Xavier Consuegra
TRANSMENDOZA - Mariano Mendoza
TRANSPORTES ABENGOZA - Federico Abengoza
TRANSPORTES AGUSTIN RIAÑO - José Luis Romeo
TRANSPORTES ALBERO - César Albero
TRANSPORTES ARNIELLA - Juan Fernández
TRANSPORTES F. RAMOS - Felip Ramos
TRANSPORTES IGOA Y PATXI - Fernando Igoa
TRANSPORTES LARA - José Manuel Lara
TRANSPORTES LIQUIDOS CAMPAÑA - Rafael Campaña
TRANSPORTES MARIÑO - Victor Mariño
TRANSPORTES MARTIN - Federico Martín Sancho
TRANSPORTES MATEXPO - Manuel Antonio Expósito
TRANSPORTES MENENDEZ - Manuel Menéndez
TRANSPORTES MONFORT - Manuel Monfort
TRANSPORTES PAÑALÓN - Juan Marcos Montero
TRANSPORTES QUIMICOS RAMIREZ - Alberto Ramírez
TRANSPORTES RASTRILLA E HIJOS - Ricardo Rastrilla
TRANSPORTES SOLAZO - Miguel Angel Soravilla
TRANSPORTES YAGÜE & LAGO - Cristóbal San Juan
TRANSREYES LOGÍSTICA - Damaso Reyes
TRANSVEGA E HIJOS - Juan Carlos Vega
TRANSVIMON - Vicente Mompó
TRAVESA - Jose Alberto Cruz
VÁZQUEZ PORTELA - Diego Vázquez
XPO LOGISTICS - Massimo Marsili

Secretario General del Jurado - Luis Gómez-Llorente



PATROCINADORES:





**PHOTOCALL COMPLETO CON TODOS
LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS**



Víctor Álvarez, Marcelino Moral y Manuel Cosmen (ENCOSA)



Ángel Alonso, Manuel Frutos, Marta Quesada y Raúl Fraile (ZF)



Martín Raton y Joaquín Benito (DIESEL TECHNIC)



Jordi Bernadet (TRANSPORTS BERNADET)



Emma Almazán y Verónica Rodríguez (TRANS.EU)



Antonio García (GUARDIA CIVIL-AGRUPO DE TRÁFICO)



Félix Ojeda, Virginio Ojeda y José María González (ECOTRANS)



Francisco Rojas e Ignacio Gondra (GEODIS RT SPAIN)



Inmaculada Díaz y Carlos Magdaleno (HTGROUP) y Ángel Vallcorba (FRAIKIN)



Enrique Ruiz-Giménez (MERCEDES-BENZ VANS) y Beatriz Mapelli (UNO)



Juan Carlos Arocas y Dámaso Tormo (TRANS ITALIA)

PATROCINADORES:





Noe Pérez y Manuel Sánchez (COBO)



Mihail Serban y Gloria Romera (CASTILLO TRANS)



Javier Laguna (LOOMIS)



Mariví Torralba, Carlos Alfaro y José Luis Torralba (TRANSPORTLIVE)



Rubén García, Marta Henríquez y Javier Martín (FORD PRO)



Rubén Matarín (GRUPO GIMENO)



Juan Ramón Díaz (ARCELORMITTAL DISTRIBUCIÓN)



Patricia Roncero y Giovanni Prado (PETIT FORESTIER)



Antonio Sangüesa (CONTINENTAL)



Jordi Llecha (KÄSSBOHRER)



Jorge Ferraz (TRADISA) y Carlos Aguado, Avelino Traba, Manuel Aguado y Jorge Álvarez (GRUPO MAT)



Juan Manuel Muros (AETRAM), Conrado Calcerrada (ESTEBAN RIVAS) y Santiago López (GRANDCLASS)

PATROCINADORES:





Lorenzo Marquina (TOMCISA)



Jesús Corrales (ACTIA)



José Luis Méndez (TRANSPORTES F. MENDEZ)



José Luis Clavero y Roberto Perea (GRUPO PEREA)



Miguel Ángel Muñoz y José Sánchez (INOXTANK)



Nuria Martí (ALARCÓN Y HARRIS) y Trond Johansen (ALLISON TRANSMISSION)



Antonio Chicote (FORD PRO)



Eduardo Lema, Filippo Welter, Luiz Fernando Severo y Enric Perales (EUROWAG)



Jordi Panadés y Adrià García (CONDIS SUPERMERCATS)



Juan Manuel Martínez y Fernando Cascales (AET) con Juan J. Sánchez y Ramón Valdivia (ASTIC)



Enrique Marañón (TRANSPORTES ENRIQUE MARAÑÓN HERRERA E HIJOS) y Jorge Somoza (CETM MADRID)



Javier Arnedo León (GRUPO ARNEADO), Saúl Camero (TRANSPORTE PROFESIONAL), Javier Arnedo y Marta Arnedo (GRUPO ARNEADO)

PATROCINADORES:





Jesús López (IBERDROLA) y Juan Jesús Sánchez (DISFRIMUR)



José Luis Olivella y Juan Luis Olivella (LÓGICA ARANDA)



Fraçois Riveiro y José María Ortega (KRONE SPAIN)



Sonia García y Marta García (DAGASE TRANSPORTES)



Miguel Domínguez (MICHELIN) y Javier Sánchez (SCANIA)



Jose Luis Noriega y Miguel Ángel Reyes (NORIBERICA)



Javier Palomo, Fátima Alonso y Roberto San Felipe (SCANIA)



Julio Peralías, Víctor García Iglesias y Jorge Alfaro Aguila-Real (VAT SERVICES)



Alberto Ramírez (VAN DEN BOSCH IBERIA), Ovidio de la Roza y Dulsé Díaz (CETM)



Ceferino Riquelme y Beatriz Agulló (KRONOFRIO), Juan Hernández Sirvent y Juan José Hernández (GRUPO NOGUERAS)



Pedro Sanz, Laura Rodríguez, Jaime Vázquez, Pilar Calvo y Antonio García-Patiño (DAIMLER TRUCK)



Miguel A. Sánchez (DFM RENT A CAR), Juan Rigol (FRIGICOLL), Juan P. Bueno (IVECO), Juan J. Sánchez (DISFRIMUR) y José Martínez (MARVI GESTIONA)

PATROCINADORES:





José Ramón Freire (BIO-E) y Carla García (GASNAM)



Cristina Rodrigo y José Luis Rodrigo (RODRIGO LOGÍSTICA)



José Alberto Cruz y Gonzaga Huertas Valera (TRAVESA)



Alberto Ramírez y Juan Castellet (VAN DEN BOSCH)



César Sanz, Miguel Ángel Muñoz y Juan Francisco Sanz (FARCINOX)



Montserrat Barrés y José María Arnedo (ARMESA)



Cristóbal San Juan y Miguel Ángel Herrera (ONTIME)



Raquel Delgado y Carlos Salinas (MOLGAS ENERGÍA)



Santiago Oliva, Marc Oliva, José Arcos y Eric Martí (JAC MOTORS IBERIA)



Juan Gómez (SOMAUTO), Berkam Saglam (OTOKAR), Antonio Bautista Toribio y Antonio Bautista González (SOMAUTO)



David Sánchez, Laura Crespo, Miguel Domínguez, Gisela Nogueira y Daniel de Pedro (MICHELIN)



Jaime Vázquez e Inés Bengoa (DAIMLER TRUCK), Pablo Guindo (RUTA DEL TRANSPORTE), Laura Rodríguez y Pedro Sanz (DAIMLER TRUCK)

PATROCINADORES:





Rubén Fernández (TRAILER-TEC)



Javier Rodríguez (LODISNA)



Javier Espliego, Miguel Iglesias y Raúl Díaz (SCHMITZ CARGOBULL)



José María García y Francisco Javier Fernández (TECNOVE FIBERGLASS)



Samuel Blanco y Raquel Nieves (ONTIME)



José Ángel Sanz, José Lezáun, Marta Gómez-Navarro (TRUCKSTERS)



Juan Álvarez y Antonio Bravo (FCC MEDIO AMBIENTE)



Daniel González (GITI) y Juan Tomás Conde (TIRESUR)



Antonio Nájera (DAF)



Isabel del Olmo (IDAE)



Alberto Sánchez, María José Sánchez, Enrique Rodríguez y Salvador Núñez (ASCATRAVI)



Manuel Puchau (IVECO), Félix García (ANFAC), Naty Muñoz, Ruggero Mughini, Sonia Navarro y Andrés Redolar (IVECO)

PATROCINADORES:





Jesús Esteban García (GECARSA) y José Manuel Lara (TRANSPORTES LARA)



Manuel Torreglosa (TUSSAM), Raquel Martínez y Jesús Herrero (ATUC)



Jesús Chamizo, Ignacio Lafuente, Ignasi Cornadó y Josep Borrós (IDIADA)



Eloísa Díaz (AVANZA) y Alejandro Leiva (DAIMLER BUS)



José María Quijano (CETM) y Julián de Castro (AUTOCARES JULIAN DE CASTRO)



Damián Matute y Pedro Madorrán (MADORRÁN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE)



Miguel Ruiz (EMT MÁLAGA)



Julio Viartola (ASFARES)



Iván Bue (ALSA)



José Agustín Martínez, Santiago Peñaranda y José Miguel Real (SANTIAGO PEÑARANDA)



José Luis Sanz (ENTREPRISE), Jaime Barea y Alfonso Sánchez (GANVAM), con José Luis Sánchez



Miguel A. Sánchez (DFM RENT A CAR), Daniel González y Francisco Navarro (SCANIA)

PATROCINADORES:





Sergio Arrivas y Ángel López Zamarrón (AUTOCARES SIGUERO)



Pedro Santiago (DAIMLER TRUCK)



Ximo Moscoso, Raquel Zornoza y Rafael Roses (SOR IBÉRICA)



Joaquín Vicente Fernández y Arnaud Nietrzeba (ORVIPAL TRANS)



César Serrano (DAIMLER TRUCK)



Jesús Boza (RENAULT TRUCKS)



Stephane José Herades, David Perramón y Antonio Rodríguez (e100)



Jorge de la Torre, Alejandro Pérez, Javier Álvarez y Francisco de Andrés (CARRIER)



Dionisio Fernández (ONRENT) y Juan Rigol (FRIGICOLL)



Carlos Mansilla (METRATIR), Joaquín Vicente Fernández (ORVIPAL TRANS) y Pedro Ruiz (LOGIBERIA TRANS)



Rubén García, Israel Martínez, Alberto Linares, Pedro Cotera, Ruth González, Sonia García y Sebastián Figueroa (SCANIA)



José Luis Maroto, Karlos Martínez, Fernando Lecñena, Carlos Martín, Sebastián Esteban y Antonio Pérez (LECITRAILER)

PATROCINADORES:





Carlos Martínez, Fabrizio Toscano, Fran Pérez González e Ismael Roquer (IVECO)



Eduardo Montejo, Laura López y Ana Fernández (IBERDROLA)



Fernando Chavarría, Sara Sanz y Alfredo García (VOLVO)



Carlos Morales, Alejandro Jiménez y Santiago Blanco (BRIDGESTONE)



Javier Rábano, Carlos Arce, Alfonso Díaz, Bianca Robu y Eva Vergara (UTA EDENRED)



Genis Comas y Lluís Silvestre (ONDARA LOGÍSTICA) y Juan Rigol (FRIGICOLL)



Almudena Sánchez Abajo y Adriana Fernández-Guerra (ALCOA)



Jorge Ferrer-Vidal y Juan Antonio Sánchez (RENAULT TRUCKS)



Antonio Amarillo (CISTERNAS AMARILLO) y Eduardo de la Fuente (FELDBINDER)



Javier Lorenzo (EUROPULLMAN), Cristina Puyuelo (AUTOCARES RUIZ MUÑOZ) y Javier Lorenzo (MILO TOURS)



Jordi Franco, José Antonio Santos, Jesús Martín, Daniel Torres, Daniel Vals, Jorge Gómez y Juan Rigol (FRIGICOLL)



Pablo de Quadras y Bruno de Quadras (TRANS SATO)

PATROCINADORES:





José Luis Conde (HNOS. MONTOYA) y Diego Rodríguez (GRUPO CHAPIN)



Rafael Orihuela (EMT MADRID)



Luis Francisco Blanco Barba y Jorge Rohrer Hernando (REVISTA TRANSPORTE 3)



José María Chavarría (HIFE) y Juan Antonio Montoya (MONBUS)



Jaime Rodríguez y Rafael Barbadillo (CONFEBUS)



Pilar Tejedor (VOLVO) y Pedro García (FENADISMER EN CARRETERA)



Fernando Sánchez (COCENTRO) y Javier Fernández (GRUPO INTERBUS)



Javier Jaso (AECOC)



Ramón Jano (JANOCARGO) y Stephane José Herades (e100)



Juan Diego Guillén (ANDAMUR)



José Alberto Cruz (TRAVESA), Federico Abengoza (TRANSPORTES ABONGOZA), Miguel Ángel Muñoz (FARCINOX), Gonzaga Huertas Valera (TRAVESA), César Sanz (FARCINOX), Juan Carlos Vega (TRANSVEGA E HIJOS), Carlos R. Marín (TRANSCENTRO MARÍN) y Alberto Ramírez (VAN DEN BOSCH). En la fila inferior, Guillermo Ruiz (BALTRANSA), Juan Francisco Sanz (FARCINOX) y José Luis Ruiz (BALTRANSA).

PATROCINADORES:





Jorge Ferraz (TRADISA) con Jorge Álvarez y Manuel Aguado (GRUPO MAT)



Fraçois Riveiro y José María Ortega (KRONE SPAIN) con Miguel A. Sánchez (DFM RENT A CAR)



José Luis Clavero y Roberto Perea (GRUPO PEREA) con Fernando Cascales (AET)



Marcelino Moral y Víctor Álvarez (ENCOSA)



Cristóbal San Juan, Samuel Blanco y Raquel Nieves (ONTIME) con Santiago Blanco (BRIDGESTONE)



José Luis Sanz (ENTREPRISE) y Ruggero Mughini (IVECO)



Juan Ramón Díaz (ACELORMITTAL DISTRIBUCIÓN), Alejandro Jiménez (BRIDGESTONE) y Gerardo Gómez Monge (IBERTINSA)



Carlos Magdaleno (HTGROUP), Cristian Fernández (Revista Servicios de Emergencia), Inmaculada Díaz (HTGROUP) y Rafael Saavedra (SAMUR)



Jesús Esteban García (GECARSA), con Benjamín Carrizo y Jesús Sánchez-Moncayo (LOGÍSTICA CAROSAN)

PATROCINADORES:





José Manuel Lara (TRANSPORTES LARA) y Juan Castellet (VAN DEN BOSCH)



Javier Rodríguez (LODISNA) y Miguel Domínguez (MICHELIN)



José María González, Virginio Ojeda y Félix Ojeda (ECOTRANS)



Verónica Rodríguez (TRANS.EU) y Nuria Lacaci (Asociación de Cargadores de España)



Pedro Ruiz (LOGIBERIA TRANS) y Carlos Mansilla (METRATIR)



Jorge Ferraz (TRADISA) charla con Avelino Traba (GRUPO MAT)



Rafael Barbadillo (CONFEBUS) con Miguel Ruiz (EMT MÁLAGA) y Ángel González (ONTIME)



Laura Rodríguez y Pedro Sanz (DAIMLER TRUCK) con Trond Johansen (ALLISON TRANSMISSION)



Eva Vergara y Carlos Arce (UTA EDENRED), Gloria Romera y Mihail Serban (CASTILLO TRANS) con Alfonso Díaz, Bianca Robu y Javier Rábano (UTA EDENRED)

PATROCINADORES:





Dámaso Tormo y Juan Carlos Arocas (TRANS ITALIA) con Juan Manuel Martínez (AET) y Ramón Valdivia (ASTIC)



César Sanz y Juan Francisco Sanz (FARCINOX) con Federico Abengoza (TRANSPORTES ABENGOZA)



Juan Luis Olivella y José Luis Olivella (LÓGICA ARANDA) conversan con Eva Vergara (UTA EDENRED)



Jesús Boza (RENAULT TRUCKS) con Francisco de Andrés y Alejandro Pérez (CARRIER)



Jorge Ferrer-Vidal (RENAULT TRUCKS), Ángel González (ONTIME) y Pilar Tejedor (VOLVO TRUCKS)



Marta García y Sonia García (DAGASE TRANSPORTES) con Juan Castellet y Alberto Ramírez (VAN DEN BOSCH)



José Agustín Martínez, José Miguel Real y Santiago Peñaranda (SANTIAGO PEÑARANDA) con Gonzaga Huertas Valera (TRAVESA)

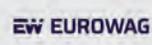


Luis Gómez-Llorente (EDITEC) con Inés Bengoa, Pedro Sanz y Pilar Calvo (DAIMLER TRUCK)



Juan José Hernández y Juan Hernández Sirvent (GRUPO NOGUERAS) con Roberto Perea y José Luis Clavero (GRUPO PEREA)

PATROCINADORES:



Roberto Atienza, Gerente de Atienzatrans Hnos., recogió las llaves del vehículo de manos de Antonio García Patiño, CEO de Daimler Truck España



ATIENZATRANS HNOS. RECIBE EL PRIMER MERCEDES-BENZ eACTROS VENDIDO EN ESPAÑA

HA SIDO DESARROLLADO PARA PRESTAR SERVICIO EN LA ACTIVIDAD DE RECOGIDA DE RESIDUOS

LA EMPRESA VALENCIANA INCORPORA A SU FLOTA ESTE MODELO 100% ELÉCTRICO QUE FUE GALARDONADO CON EL PREMIO 'CAMIÓN DEL AÑO 2022'



AtienzaTrans Hnos. forma parte de los jurados que otorgan estos premios.

En un evento organizado por Valdisa en las instalaciones de la Bodega Dominio de la Vega y que contó con la presencia de Antonio García-Patiño, CEO de Daimler Truck España, y de Mario Polo, Gerente de Valdisa Industriales, tuvo lugar la entrega de este camión rígido eléctrico de tres ejes equipado por Viel Carrocerías con un equipo con gancho Multilift específicamente desarrollado para prestar servicio en la actividad de recogida de residuos. Tiene una MMA de 27 toneladas, una autonomía de utilización de hasta 400 kilómetros, una potencia de 400 kW (544 CV) y una carga útil similar a la de un vehículo diésel.

“TENEMOS UN SÓLO PLANETA QUE DEBEMOS CUIDAR” En su intervención Antonio García-Patiño hizo hincapié en que “en materia de sostenibilidad no podemos quedarnos cortos, porque tenemos un sólo

planeta que debemos cuidar. En este sentido -señaló- la sostenibilidad es el objetivo de Daimler Truck, una estrategia que siguiendo el Acuerdo Climático de París quiere contribuir a que en 2050 el transporte sea neutral en CO2”.

Por su parte, Roberto Atienza, Gerente de Atienzatrans Hnos., señaló que lo mejor del nuevo eActros es su nivel de autonomía y agradeció a Daimler Truck España las soluciones técnicas y mecánicas que aporta a un servicio tan específico como la recogida de residuos. Además, aseguró que “los cálculos son recuperar en tres años la inversión, teniendo en cuenta un importante ahorro en servicios de mantenimiento”.

UN REFERENTE EN LA RECOGIDA DE RESIDUOS

Ciente de Mercedes-Benz desde 1980, la empresa Atienzatrans Hnos. tiene su base logística en Loriguilla (Valencia) y fue fundada en 1978 por Ángel Atienza. El movimiento de tierras fue su primera actividad en el transporte y fue en 2009 cuando sus dos hijos -Ángel y Roberto- decidieron diversificar el negocio comenzando en el sector de la recogida de residuos. En 2012 la empresa adoptó la denominación de AtienzaTrans Hnos. En este sector, la compañía global de gestión de residuos y soluciones ambientales Urbaser es uno de sus principales clientes.



“LA INNOVACIÓN ESTÁ EN EL ADN DE FCC MEDIO AMBIENTE DESDE HACE MÁS DE 120 AÑOS”

ANTONIO BRAVO, DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE MAQUINARIA DE FCC MEDIO AMBIENTE

DESPUÉS DE SER PIONERA A NIVEL MUNDIAL EN LA RECOGIDA DE BASURAS TANTO CON CAMIONES DE GAS COMO ELÉCTRICOS, FCC MEDIO AMBIENTE, CON ANTONIO BRAVO ‘AL MANDO’ DE SUS VEHÍCULOS, SIGUE TRABAJANDO EN NUEVOS PROYECTOS QUE LA REAFIRMAN COMO UN REFERENTE EN SU SECTOR

Cuántos vehículos industriales componen la flota de FCC Medio Ambiente en la actualidad? ¿En cuántos municipios prestan servicio?

En total, en España y Portugal tenemos 16.000 vehículos, unos 7.000 son industriales. Y en todo el mundo, la cifra de vehículos de FCC Medio Ambiente se eleva hasta los 20.000 (casi 9.000 industriales). Nos mantenemos sólidos en España y Portugal y en el resto de Europa y Reino Unido, y estamos creciendo mucho en Estados Unidos. Es un país que nos ha sorprendido gratamente. En total, atendemos a 32 millones de personas en 3.700 municipios de España y a 66 millones de personas en 5.200 municipios de todo el mundo.

¿Qué tecnologías de propulsión ‘mandan’ en vuestro parque?

El diésel sigue siendo la tecnología de propulsión predominante en el parque de vehículos de FCC Medio Ambiente en España. El número de unidades de gas y eléctricas ahora prácticamente están a la par (1.569 de gas y 1.502 eléctricos solo en España).

¿Cómo han evolucionado los concursos en los últimos años? ¿En qué medida os ha afectado la ampliación en los plazos de entrega de los vehículos?

En un plazo muy corto salieron a concurso las contrataciones de ciudades muy importantes (Barcelona, Valencia, Zaragoza, Vigo, Salamanca, Cartagena, Badajoz...) y hemos comprado 2.000 camiones en muy poco tiempo. Los problemas con los plazos de entrega han sido importantes, se empiezan a normalizar pero todavía no están como antes de la pandemia, ni mucho menos. Hemos ‘peleado’ con fabricantes y carroceros para tener los vehículos en los plazos que demandan los municipios y ahora nos viene un año de puestas en marcha, que afortunadamente son menos traumáticas que antes porque los camiones están mejor acabados.

Hace seis años se mostraba convencido del gran potencial de la electromovilidad en el ámbito ur-

bano. ¿Considera que su evolución está siendo más lenta de lo esperado?

Sinceramente, esperaba que el protagonismo de los vehículos eléctricos fuese mucho mayor de lo que está siendo. Estamos incorporando vehículos eléctricos pequeños, pero los camiones pesados eléctricos, cuya oferta se ha incrementado notablemente, siguen siendo caros (triplican el precio de un camión diésel o uno de gas) y muchos ayuntamientos no pueden apostar decididamente por ellos.

Al margen de los precios, las baterías son un elemento que va a determinar notablemente su futuro. Será clave que evolucionen y se pueda meter mucha más energía reduciendo el peso y el volumen. Lo que parece claro es que un camión recolector necesita al menos 350 kWh de energía embarcada a lo largo de su jornada. Es necesario estudiar cada recorrido porque habrá algunos en los que, con la tecnología actual, usar un camión eléctrico supone no terminarlo, aunque hay otros muchos en los que ya es posible.

En algunos ámbitos el gas natural se está convirtiendo en un 'proscrito', ¿qué papel jugará en la recogida de residuos a medio plazo?

Curiosamente, en los dos últimos años bastantes ayuntamientos han pedido vehículos de gas natural, y 2023 es el ejercicio en el que más estaciones de gas hemos construido, con diferencia. En general, puede que el gas esté pasando a ser una alternativa 'proscrita', pero en nuestro ámbito no deja de ganar peso: ha subido más de un 10% en el último año. El gas no está muerto en nuestro sector, tiene mucha vida por delante. Además, hay que tener en cuenta que el biogás ayudará a prolongar su protagonismo. Su futuro estará condicionado por la evolución de los precios de los vehículos eléctricos porque son las dos únicas alternativas reales al diésel a día de hoy en nuestro ámbito.



¿Valoran utilizar ecocombustibles o combustibles sintéticos?

Estamos haciendo pruebas con diésel sintético en dos camiones desde hace más de un año y están funcionando perfectamente. Cero averías. Los camiones trabajan exactamente igual que con el diésel convencional y mantienen el mismo consumo. Si este combustible existe en cantidades suficientes y a buen precio, para nosotros es una alternativa muy



“A FINALES DE ESTA DÉCADA ES POSIBLE QUE EL CAMIÓN DE HIDRÓGENO SEA UNA REALIDAD EN LA RECOGIDA DE RESIDUOS”

válida. El problema es que es arriesgado ofertarlo en las contratas porque hasta hoy nadie nos ha dado un compromiso de suministro para un periodo largo.

El diésel sintético tendrá mucho futuro cuando se empiece a producir en mayores cantidades y a menor precio. Además, hay tener en cuenta que algún día el petróleo se acabará y ese hueco lo tendrán que ocupar los combustibles sintéticos y también los vehículos eléctricos y de hidrógeno, sin olvidarnos del gas como hemos dicho antes.

Háblenos sobre el proyecto de desarrollo de un camión de hidrógeno (H2TRUCK).

El proyecto VEMTESU, en el que trabajamos junto a Irizar, IVECO y otras compañías, fue un éxito: nos permitió crear un camión rígido 100% eléctrico pensado para trabajar en el ámbito urbano. Ahora hemos aprovechado gran parte de la electrificación de ese vehículo para llevar a cabo el desarrollo de un camión de hidrógeno en el marco del proyecto H2TRUCK. No deja de ser un vehículo eléctrico que tiene una pila de combustible, y al haber trabajado ampliamente ya con vehículos eléctricos, tenemos mucho más fácil llegar al vehículo de hidrógeno.

FCC MEDIO AMBIENTE EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

El Director del Departamento de Maquinaria de FCC Medio Ambiente, Antonio Bravo, forma parte, junto a cientos de profesionales, de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año', 'Camión Ecológico del Año' y 'Vehículo Industrial Ligero del Año'.





En una primera fase de este proyecto, se ha probado la respuesta de los distintos elementos de un modo individualizado (la pila de combustible en el Centro Nacional del Hidrógeno en Puertollano y otros componentes en el banco de pruebas del INSIA), ahora vamos a montarlos sobre el chasis (que es similar al del camión 100% eléctrico) y debería estar probándose en la calle en unas semanas. Con Calvera, que es otro de los socios del proyecto, hemos diseñado una hidrolinera móvil que nos permite cargar hidrógeno con 350 bares y será pieza clave en esta fase de pruebas.

Es un proyecto muy ilusionante. Vamos con tiempo porque no va a haber camiones de hidrógeno de hoy para mañana. Creo que este camión saldrá a mediados de este año y lo probaremos por todas las contratas que lo requieran. A finales de esta década es posible que el camión de hidrógeno sea una realidad en la recogida de residuos, y ya se pueda ofertar una flota entera de unidades con esta tecnología.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que el futuro de este camión también estará determinado por la evolución de la disponibilidad del hidrógeno y su precio en los próximos años.

¿Utilizan vehículos autónomos para alguna aplicación? ¿Qué proyectos están desarrollando en este área?

Hemos recibido una subvención para iniciar el proyecto PLAUSU, de desarrollo de una barredora autónoma que se encargará de realizar un tipo de barrido en concreto. Partiendo de una barredora eléctrica de cinco metros cúbicos, vamos a crear un vehículo dual (barredora y baldeadora) que podrá estar trabajando de forma autónoma a mediados de 2025. El problema es que la tecnología va por delante de la legislación, pero espero que la normativa evolucione y no haya problema porque circulará muy despacio y siempre habrá una persona cerca. En FCC Medio Ambiente siempre cuidamos la seguridad, y además no se puede considerar a esta barredora del mismo modo que a un automóvil autónomo que puede circular por una autovía a 120 km/h.



Como viene sucediendo desde hace décadas, FCC Medio Ambiente apuesta decididamente por la innovación. ¿Siguen trabajando en esta línea?

La innovación está incorporada en el ADN de FCC Medio Ambiente desde hace más de 120 años. Es un factor fundamental para generar ventajas competitivas y un elemento consustancial a nuestra Estrategia de Sostenibilidad 2050, un plan de desarrollo de negocio a 30 años que establece objetivos y compromisos muy significativos basados en este concepto y que se estructura en cuatro ejes de actuación: social, medioambiental, de innovación y excelencia y de buen gobierno. Es cierto que hemos hecho muchas innovaciones de mayor y menor entidad en nuestro sector. Por ejemplo, fuimos pioneros a nivel mundial en la recogida de basuras tanto con camiones de gas como eléctricos. En FCC Medio Ambiente apostamos por todas las alternativas que ayuden a incrementar la sostenibilidad.

Además de los proyectos mencionados anteriormente (H2TRUCK y el proyecto PLAUSU de la barredora autónoma), seguimos mejorando las carrocerías y afinando detalles. Por ejemplo, en los vehículos de carga lateral, ahora el camión es capaz de determinar el número de ciclos de la prensa que debe hacer en cada control. También hemos mejorado en cuanto a materiales.

Los cambios más drásticos se están produciendo en los chasis, especialmente en temas de emisiones contaminantes. En las carrocerías, poco a poco la parte hidráulica se va haciendo eléctrica, y cuando se culmine este proceso se habrá conseguido un importante ahorro energético y una gran reducción de ruidos.

“EL GAS NO ESTÁ MUERTO EN NUESTRO SECTOR, TIENE MUCHA VIDA POR DELANTE”



Antonio Bravo con Luis Gómez-Llorente, Director de Transporte 3, durante la entrevista.



MY SCANIA

TODO A LA VEZ EN UN SOLO ESPACIO



SCANIA REVOLUCIONA LA DIGITALIZACIÓN

LA FIRMA SUECA LANZA MY SCANIA

SCANIA HA PRESENTADO SU NUEVO ECOSISTEMA DIGITAL MY SCANIA. ESTA PLATAFORMA SENCILLA E INTUITIVA PERMITE ACCEDER CON AGILIDAD A TODOS LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS DIGITALES

My Scania se basa en los datos y necesidades para aportar el máximo valor a los transportistas. Todos los servicios y aplicaciones están interconectados entre sí, permitiendo el intercambio de datos, lo que potencia su eficiencia y ofrece al usuario una visión global de todos los aspectos de su negocio.

UNA HERRAMIENTA PARA TODOS

La plataforma cuenta con un panel de control personalizado con fácil acceso a todas las aplicaciones o servicios adecuados para los distintos roles (gerentes, jefes de flota o conductores). My Scania es la primera plataforma que utiliza las nuevas credenciales de usuario Scania ID para dar acceso a todo un ecosistema, lo que significa que la misma cuenta que se crea ahora, se puede utilizar durante los próximos años. Estas credenciales de usuario funcionarán tanto para

las nuevas aplicaciones y servicios como para los antiguos. Por supuesto, Scania cumple con todos los requisitos de seguridad y de conformidad con el RGPD (Reglamento General de Protección de Datos) para garantizar que los datos están seguros y protegidos.

MÁS EFICIENCIA EN LAS OPERACIONES A CORTO Y LARGO PLAZO

“My Scania es un ecosistema digital que lo engloba todo para el cliente. Con un solo clic va a poder acceder a todos sus productos y servicios digitales personalizados, lo que le va a permitir aumentar la eficiencia, tanto en las operaciones diarias como en la perspectiva a largo plazo”, explica Daniel Norte, director de Servicios en Scania Ibérica.



SERVICIOS DIGITALES EN MY SCANIA

Al acceder a esta plataforma, el cliente tendrá directamente disponibles servicios digitales que le van a ayudar de manera relevante en la gestión de su flota, como son Planificación de Servicios e Informe de Seguimiento.

PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS. Esta herramienta permite crear y gestionar informes de averías y actividades de servicios, historial de taller, solicitar cita al taller, calendario de mantenimiento y coberturas de servicios.

PAQUETE DE SEGUIMIENTO SCANIA. Ayuda a obtener una visión general del rendimiento de la flota. Permite hacer un seguimiento de parámetros como consumo de combustible, distancia recorrida, emisiones CO2, frenados bruscos, etc.

MÚLTIPLES ALTERNATIVAS

Además, los clientes pueden contratar una gran variedad de servicios digitales para incluirlos en el ecosistema My Scania.

INFORME MEDIOAMBIENTAL DE SCANIA



Muestra las emisiones calculadas para cualquier periodo de tiempo, por vehículo o para toda la flota.

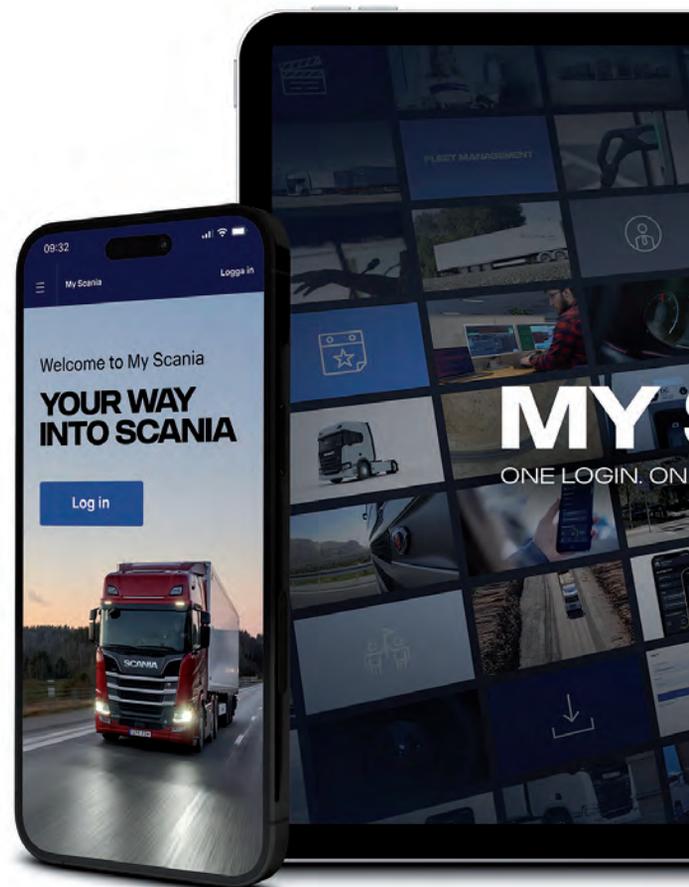
SERVICIO DRIVER EVALUATION



Analiza de forma objetiva la actuación del conductor y proporciona una calificación entre A y E, así como consejos sobre qué y cómo mejorar. Hay que recordar que el comportamiento del conductor influye hasta en un 15% en el consumo de combustible.

MY SCANIA OFRECE SOLUCIONES O ALTERNATIVAS FLEXIBLES Y PERSONALIZADAS PARA QUE LAS EMPRESAS CONSIGAN LA MÁXIMA RENTABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD. EL CLIENTE PUEDE ACCEDER CON UN SOLO CLIC A TODOS LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS DIGITALES DE SCANIA

CON DATOS DE CIENTOS DE MILES DE VEHÍCULOS CONECTADOS EN TODO EL MUNDO, SCANIA HA DESARROLLADO SOLUCIONES INTELIGENTES Y SEGURAS



RENDIMIENTO DEL VEHÍCULO SCANIA



Con esta herramienta se puede hacer un seguimiento del rendimiento de los vehículos, punto clave para **minimizar el consumo de combustible** y cumplir los objetivos de sostenibilidad.

POSICIONAMIENTO DE LA FLOTA DE SCANIA



Permite rastrear y supervisar la flota 24 horas al día, los 7 días de la semana. Gracias al seguimiento de los tiempos de conducción acumulados, los mapas que muestran la velocidad, la ruta y la ubicación de cada vehículo y la conexión con Scania Fleet, el cliente tiene a su disposición las herramientas para **maximizar la eficiencia y la productividad**.

APP SCANIA DRIVER



Es el principal punto de contacto del conductor con el ecosistema digital Scania. Entre sus funciones destacan la realización de comprobaciones antes de conducir, contacto con el soporte Scania Assistance, la posibilidad de concertar visitas de mantenimiento o encontrar un taller.

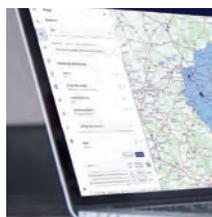
SCANIA ZONE



Este servicio se basa en la posición del vehículo para realizar diversos ajustes. Por ejemplo, se pueden establecer restricciones de velocidad, ruido y emisiones en determinadas zonas.

PAQUETE DE CONTROL SCANIA

Es una colección de servicios digitales que permite realizar un seguimiento tanto de los camiones como de los activos conectados, analizar el rendimiento de los conductores, así como estar al tanto de su huella de carbono.



CONTROL SCANIA BEV

Colección de servicios digitales que se centran directamente en aspectos específicos del funcionamiento y el rendimiento de los vehículos eléctricos de batería.

ACCESO A LOS DATOS DE SCANIA

Acceso directo a los datos estandarizados del FMS de todos los vehículos Scania para su integración en sistemas de gestión de flotas o en otro tipo de sistemas ajenos.



SERVICIOS DE TACÓGRAFO SCANIA



Para ayudar a garantizar el cumplimiento de la normativa, los servicios de tacógrafo disponibles en My Scania ofrecen una excelente visión general, una fácil administración, así como la adquisición automática y el almacenamiento remoto de datos.





“HEMOS HECHO LOS DEBERES”: MAN PRESENTA SU HOJA DE RUTA DE ELECTROMOVILIDAD

SU eTRUCK CON 1.000 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ESTARÁ DISPONIBLE EN 2026

EL FABRICANTE HA APROVECHADO EL APRENDIZAJE OBTENIDO EN EL SECTOR DE TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS (MÁS DE 1000 UNIDADES ENTREGADAS EN EUROPA) PARA DESARROLLAR SUS CAMIONES DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La hoja de ruta de la compañía contempla ser neutra en emisiones de gases de efecto invernadero en 2050. Para 2030, como punto intermedio, el fabricante de camiones y autobuses tiene el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero por vehículo-kilómetro de camiones, autobuses y furgonetas vendidos en un 28% (año base 2019). Además, MAN quiere reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en las sedes de la empresa en todo el mundo en un 70% (año base 2019).

Sólo cerca del 2% de las emisiones de CO2 se generan en la fase de producción y en la cadena de suministro, siendo el

98% restante procedentes de los vehículos puestos en carretera. De ahí que la principal palanca para cumplir los objetivos sostenibles se concentre en los vehículos, apostando por la propulsión eléctrica por baterías, mucho más madura y ya disponible, frente a otras opciones como el hidrógeno, con proyectos piloto pero aún en fase de investigación.

800 SOLICITUDES DE PEDIDO

El eTruck de de MAN Truck & Bus cubrirá todo tipo de transporte: distribución, obras, larga distancia... Ya se han realizado alrededor de 800 solicitudes de pedido desde el pasado mes de octubre, y las primeras unidades serán entregadas a los clientes en 2024.

De forma gradual, la compañía está trabajando en dos estadios con relación a la autonomía: el actual de 600-800 kilómetros de rango diario, si bien, en 2026, los 1.000 kilómetros de autonomía diaria serán una realidad. Todo ello ayudará al fabricante a conseguir que los vehículos eléctricos representen la mitad de las ventas de camiones en 2030.



MAN QUIERE QUE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS REPRESENTEN LA MITAD DE SUS VENTAS DE CAMIONES EN 2030



AL LADO DE LOS CLIENTES Stéphane de Creisquer, director general de MAN Truck & Bus Iberia, destaca que “el paso a la electromovilidad es un ‘traje a la medida’. Hay que estudiar cada caso, cada cliente, cada ruta, su orografía, las toneladas transportadas...”. En este sentido, la marca alemana ha desarrollado el concepto “MAN con triple A”: Analiza la situación del cliente, le Asesora, apto o no para pasar a electromovilidad y le Acompaña en su transición.

FORMACIÓN Y FÁBRICA DE BATERÍAS PROPIA

Todos estos cambios, visibles y materializados en vehículo, están implicando toda una serie de transformaciones en la compañía, que afectan a todas las áreas, desde la formación hasta la producción. Así, en el eMobility Center de la compañía en Múnich ya se ha formado y especializado a más de 2.600 en el manejo de la alta tensión, y la cadena de montaje de la planta muniquesa pasará a una producción mixta de camiones diésel y eléctricos en 2025.

Otro foco de interés son las baterías. MAN Truck & Bus ha invertido 100 millones de euros en su tradicional fábrica de Núremberg para construir una fábrica de baterías. La producción en serie de los paquetes de baterías comenzará a principios de 2025.

MÁS PUNTOS DE ALTA POTENCIA



“Hemos hecho los deberes, pero el éxito de la electrificación depende de la infraestructura de recarga, y en los vehículos pesados requiere especificaciones adicionales, básicamente puntos de alta potencia. En Europa se necesitarán más de 50.000 estaciones con estas características para 2030, por lo que los gobiernos deben actuar con rapidez», reclama Alexander Vlaskamp, CEO de MAN Truck & Bus. Por su parte, Roman Sitte, director

de la Región Europa, destaca que MAN “está asumiendo un papel de liderazgo en electromovilidad, aportando nuestro amplio know-how fruto de décadas de experiencia. Recientemente, nuestros autobuses urbanos eléctricos están abriendo camino, no sólo en España, sino también en otras ciudades europeas como Copenhague, Oslo o Gdansk.”



MIRIAM LÁZARO, NUEVA DIRECTORA COMERCIAL DE CAMIONES DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

Asume una parte de las actividades que ostentaba Jaime Baquedano, quien tendrá nuevas responsabilidades dentro del Grupo TRATON. Miriam es ingeniera en Organización Industrial e ingeniera técnica Mecánica por la Universidad Pontificia de Comillas en Madrid (ICAI), contando también con un MBA por la Universidad Europea de Madrid y un máster en Gestión Comercial por SDA Bocconi, en Milán. A esta formación se suma su reciente certificación en el programa de liderazgo femenino Talentia en la EOI. Lázaro se incorporó a MAN Truck & Bus Iberia en el año 2018 como responsable de Servicios Digitales y RIO, pasando en 2020 a ocupar la responsabilidad del canal de Ventas de retail propio de camiones y furgonetas. Con anterioridad, inició su carrera en Hewlett Packard, antes de formar parte durante 16 años del Grupo CNH.



ANDREAS HECKENSTALLER, NUEVO DIRECTOR COMERCIAL DE FURGONETAS DE MAN TRUCK & BUS IBERIA

Andreas forma parte de MAN Truck & Bus desde 2014, primero como ‘project manager’ para el negocio de furgonetas, lo que le permitió colaborar durante unos meses en el lanzamiento de la MAN TGE en España. Más tarde fue Market Sales Specialist, y en febrero de 2019 fue nombrado asistente del Comité Ejecutivo para Ventas y Marketing. Ahora se hace cargo de algunas responsabilidades que ostentaba Jaime Baquedano en el ámbito de las furgonetas. Su llegada a MAN Iberia cristalizó en septiembre de 2020, cuando asumió la responsabilidad del desarrollo del negocio de furgonetas, a la que unos meses después añadió la de Inside Sales. Con anterioridad, desempeñó distintas labores en empresas como Rolls Royce Motor Cars o Fraport Airport Consultancy en Arabia Saudí.





LOS CAMIONES OTOKAR LLEGAN A ESPAÑA

GBISTER IBÉRICA HA INICIADO LA COMERCIALIZACIÓN DE DOS MODELOS EN EL MERCADO ESPAÑOL

LA COMPAÑÍA DEL GRUPO SOMAUTO FIRMÓ UN ACUERDO PARA LA DISTRIBUCIÓN DE LOS CAMIONES OTOKAR ATLAS HACE TAN SOLO UNOS MESES Y YA ESTÁ A PUNTO DE MATRICULAR LAS PRIMERAS UNIDADES

Otokar comercializa camiones en Turquía desde hace más de cinco años con un éxito notable: en 2023 consiguió matricular 1.000 unidades y alcanzó una cuota de mercado del 50% en el segmento de camiones de 7,5 – 8,5 toneladas, en competencia directa con marcas muy consolidadas a nivel mundial. La buena acogida ha animado a la firma turca a dar un paso más e iniciar la distribución de los camiones en suelo europeo. Primero en Bulgaria y Rumania, y poco después en España, donde ha confiado en el Grupo Somauto con quien mantiene una larga y exitosa relación desde hace más de 15 años en el ámbito de los vehículos destinados al transporte de pasajeros.

CAMIONES DE 8,5T Y 12,1T

Concretamente será GBister Ibérica, una empresa del grupo fundado por Antonio Bautista en 1994, la en-

cargada de comercializar los camiones Otokar Atlas. Ya están disponibles dos modelos destinados al transporte de mercancías: un chasis-cabina de 8,5 toneladas en dos versiones (chasis largo y chasis corto), y otro camión de 12,1 toneladas, que es el resultado de incorporar un tercer eje al pequeño de la familia. “De este modo se consigue una gran capacidad de carga a un precio muy económico. Creo que tenemos una importante ventaja competitiva y, aunque el hecho de estar equipado con un tercer eje puede parecer raro, estoy seguro de que tendremos éxito”, apunta Antonio Bautista González, máximo responsable de GBister Ibérica.

Ambos camiones están propulsados por un motor diésel Cummins de 3.8 litros y 150 CV que destaca

“LOS CAMIONES ESTÁN GUSTANDO. LOS CLIENTES DESTACAN LA FLEXIBILIDAD DEL MOTOR, EL PERFECTO ESCALONAMIENTO DE LA CAJA DE CAMBIOS Y LA SUAVIDAD DE CONDUCCIÓN”

por tener una curva de par muy plana. En combinación con la caja de cambios ZF 6+1, hace posible una conducción muy agradable porque permite trabajar con un rango de revoluciones amplio sin necesidad de hacer cambios de velocidades.

Otra de las claves del éxito de estos vehículos es su sistema de frenos neumático Wabco. "En este segmento todos los competidores llevan frenos mecánicos y cuando circulamos con un camión de 8,5 toneladas es muy importante que los frenos sean eficientes. Es un extra de calidad y seguridad", expone Bautista.

Además, los camiones Otokar Atlas cuentan con un completo equipamiento de serie: aire acondicionado, ACC (Control de Crucero Adaptativo), EBS, Freno motor, LDWS (Sistema de Aviso de Cambio de Carril), AEBS (Sistema de frenada de emergencia avanzada), ESC (Control de estabilidad electrónico), espejos calefactables, cama... Por último, hay que destacar la amplitud y comodidad de su cabina.

BUENAS SENSACIONES

Desde GBister Ibérica explican que los potenciales clientes, entre los que se encuentran empresas de paquetería, portavehículos, mudanzas, transporte frigorífico y portacontenedores, ya están conociendo de cerca los Atlas de Otokar. "Destacan la flexibilidad del motor, el perfecto escalonamiento de la caja de cambios y la suavidad de conducción. En líneas generales, los camiones están gustando", asegura su máximo responsable. Las primeras unidades ya se están carrozando con Jimeca (portacontenedores), Sanca (paquetero y frigo) y Palfinger (portacontenedores), y próximamente comenzarán a prestar servicios.

El objetivo para este primer año es matricular unas 40 unidades en España. Según las previsiones, un 65-70% de las ventas corresponderán al modelo de 8,5 toneladas y el resto al de 12,1

MARCANDO DIFERENCIAS



Mientras muchos fabricantes siguen luchando por volver a los plazos de entrega anteriores a la pandemia, **Otokar es capaz de atender los pedidos en plazos muy reducidos.** "Su capacidad de producción permite que un camión esté fabricado en tres semanas. Desde el momento de la compra hasta la entrega no pasan más de cinco semanas", destaca Antonio Bautista, máximo responsable de GBister. Como muestra de la plena confianza en la respuesta de los camiones Otokar Atlas, **GBister Ibérica está ofertando atractivos contratos de mantenimiento total a cinco años.** "Para un kilometraje de 40.000 km anuales, por unos 300 euros al mes, el cliente puede trabajar con plena tranquilidad conociendo su coste de explotación. No hay sustos", señala Bautista.

toneladas. De cara a 2025 los objetivos son más ambiciosos porque la familia crecerá próximamente con dos nuevas versiones (10,6 y 16 toneladas) que incrementarán su versatilidad.

LOS PROFESIONALES TIENEN A SU DISPOSICIÓN UN CHASIS-CABINA DE 8,5 TONELADAS EN DOS VERSIONES (CHASIS LARGO Y CHASIS CORTO), Y OTRO CAMIÓN DE 12,1 TONELADAS



El Otokar Atlas equipa un cuadro con una pantalla digital de 3,2" con dos modos seleccionables y volante multifunción.

FICHA TÉCNICA

	ATLAS 8,5 t S	ATLAS 8,5 t L	ATLAS 12 t
DIMENSIONES			
Longitud (mm)	5995	6955	6955
Ancho (mm)	2200	2200	2200
Alto (mm)	2350	2350	2350
Distancia entre ejes (mm)	3360	3800	3390+985
Ancho de vía delantero (mm)	1730~1762	1730~1762	1730~1762
Ancho de vía trasero (mm)	1615	1615	1615-1730
Voladizo delantero (mm)	1110	1110	1110
Voladizo trasero (mm)	1515	2045	1450
Ancho chasis (mm)	800	800	800
Longitud de carga (mm)	4170	5140	5140
PESO			
Masa máx. técnicamente admisible eje delantero (kg):	3000	2850	2900
Masa máx. técnicamente admisible eje trasero (kg):	6000	6000	5800 (2. Axle) / 3400 (3. Axle)
Masa máxima en carga técnicamente admisible (kg):	8500	8500	12100
Masa en vacío (kg) :	2920	2950	3440
Carga útil (kg) :	5580	5550	8660
Masa máx. técnica admisible del conjunto (kg) :	12000	12000	
Masa máx. técnica remolcable Remolque eje central (kg) :	3500	3500	
MOTOR			
Tipo de motor:	Cummins Intercooler Turbo Diesel Euro6		
Número de cilindros:	4 / Inline		
Volumen del motor:	3800 cm3		
Potencia neta máx.:	112 kW @ 2600 rpm		
Par neto máx.:	534Nm @ 1600-1800 rpm		
EMBRAGUE:	Monomasa, control hidráulico, servo asistencia neumática		
TRANSMISIÓN:	Manual (ZF) 6 + R		
DIFERENCIAL	Ratio diferencial: 4.3	4.778	
SUSPENSIÓN			
Suspensión delantera y trasera:	Ballestas Amortiguadores de doble efecto, barra estabilizadora		
FRENOS			
Frenos de servicio:	Neumáticos EBS 3.0, ESC		
Frenos delanteros:	Disco		
Frenos traseros	Tambor		
Freno de estacionamiento:	Actuación neumática		



Su robusto chasis de acero permite a este vehículo dar respuesta a múltiples tareas: recogida de residuos, portavehículos, grúa, paquetería...

UNA SÓLIDA POSTVENTA

Para los profesionales, la postventa es uno de los factores decisivos a la hora de adquirir un vehículo industrial porque las inmovilizaciones pueden dañar significativamente la rentabilidad de cualquier negocio. En GBister Ibérica son conscientes de ello y han aprovechado la amplia experiencia del Grupo Somauto en este ámbito para garantizar un perfecto servicio de postventa. El taller central ubicado en Valdemoro (Madrid) y muchas del centenar de instalaciones que se encargan de la reparación y el mantenimiento de los autobuses de la marca turca también ofrecerán soporte a los camiones Otokar Atlas en toda la geografía nacional. Además, el Grupo Somauto ha ampliado su almacén de recambios, y gracias a una eficaz red de distribución garantiza que las piezas lleguen en 24 horas a cualquiera de sus puntos de servicio.

A diferencia de los buses que se comercializan de un modo centralizado desde la Comunidad de Madrid, GBister Ibérica ha optado por otra estrategia para enfocar las ventas de camiones: desde sus oficinas centrales cubrirá la zona centro y está firmando acuerdos de colaboración con concesionarios en el resto de España. "Ya tenemos colaboradores en las Islas Canarias y muy pronto se definirán cuáles son los concesionarios en Galicia, País Vasco, Cataluña, Comunidad Valenciana, Andalucía y Extremadura. Consideramos que es la fórmula idónea por la dimensión del mercado de camiones", explica Antonio Bautista.

LOS CAMIONES OTOKAR ATLAS CUENTAN CON SISTEMA DE FRENOS NEUMÁTICO WABCO. "ES UN EXTRA DE CALIDAD Y SEGURIDAD"



VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES DUPLICÓ EL CRECIMIENTO DEL MERCADO

SU CUOTA DE MERCADO SE INCREMENTÓ HASTA EL 8,9% EN NUESTRO PAÍS

LAS VENTAS DE VEHÍCULOS COMERCIALES CRECIERON UN 22% EN ESPAÑA EN 2023 Y VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES MATRICULÓ 12.979 UNIDADES (+47%)

El crecimiento del mercado español no es suficiente. El año pasado, las ventas totales de vehículos comerciales en España se situaron en 146.000 unidades, cuando nuestro mercado debería moverse en el entorno de las 190.000/200.000 unidades”, explica Alberto Teichman, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales. A pesar de ello, la red de concesionarios de Volkswagen Vehículos Comerciales logró mejorar sus principales indicadores de negocio. La rentabilidad media de la red se situó claramente por encima del 3% el pasado año.

POSVENTA Y VO, EN CIFRAS RÉCORD

Por áreas, el negocio de postventa volvió a registrar, por tercer año consecutivo, unos resultados de facturación récord. La facturación por venta de recambios se incrementó un 12% respecto a la cifra de 2022. En el área de Vehículos de Ocasión la evolución ha sido también muy positiva, con un incremento en su volumen de ventas del 9% respecto al mismo periodo de 2022 y récord de ventas en el canal particular.

Por otro lado, Volkswagen Vehículos Comerciales continúa avanzando en su objetivo de convertirse en la marca de referencia en soluciones de

movilidad sostenible. El lanzamiento del ID. Buzz ha supuesto un paso muy importante en su estrategia de electrificación, y en los próximos meses llegarán más novedades, entre ellas, el sucesor del T6 que, en el caso del Transporter, tendrá una versión 100% eléctrica, además de una variante PHEV y una versión con motor diésel

“ESTAMOS EN EL MEJOR CICLO DE PRODUCTO DE LA MARCA”

De cara a 2024, la previsión de Volkswagen Vehículos Comerciales es seguir ganando cuota de mercado y crecer en las principales áreas de negocio. “Estamos



en el mejor ciclo de producto de la marca. Los nuevos lanzamientos, una mayor disponibilidad de producto y el crecimiento del mercado, serán nuestras principales palancas de crecimiento. Tenemos margen de crecimiento, como en el canal del renting, en donde debemos aprovechar la ventaja competitiva de nuestros valores residuales”, señala Alberto Teichman.



“LA PRINCIPAL ESTRATEGIA DE LOOMIS PARA REDUCIR LAS EMISIONES ES LA ELECTRIFICACIÓN DE LA FLOTA”

JAVIER LAGUNA, HEAD OF PROCUREMENT AND INFRASTRUCTURE LOOMIS EUROPE AND LATIN AMERICA

LOOMIS ES UNA EMPRESA DEDICADA A OFRECER SOLUCIONES PARA LA GESTIÓN DE PAGOS, INCLUIDA LA DISTRIBUCIÓN DE DINERO EN EFECTIVO Y OTROS OBJETOS DE VALOR. EL MÁXIMO RESPONSABLE DE ESTA FLOTA TAN AMPLIA Y DIVERSA NOS CUENTA LAS CLAVES PARA GESTIONARLA CON ÉXITO

Cuántos vehículos componen la flota de Loomis? ¿Cuántas unidades son vehículos industriales? ¿Cuál es la antigüedad media de estas unidades? ¿Cuántos kilómetros recorren anualmente?

De los 4.600 vehículos en los 17 países de la región de Europa y Latinoamérica, 1.800 son vehículos ligeros operativos y 2.800 vehículos industriales. En España, nuestra flota consta de 500 vehículos, de los cuales 350 son vehículos industriales blindados y 150 son vehículos ligeros operativos. Los vehículos que son propiedad de la empresa tienen una edad media de 5 años y un kilometraje medio de 220.000 km, recorriendo anualmente alrededor de 40.000 km, aunque depende del tipo de ruta que realice y del país donde se encuentre el vehículo.

¿Cómo es el proceso de incorporación de nuevas unidades?

Anualmente, se trabaja en un plan a 5 años para la flota de cada país. En este plan, se analiza la flota actual y las necesidades del periodo para determinar cómo gestionarla adecuadamente. El país negocia localmente la configuración de sus vehículos, siempre teniendo en cuenta distintos acuerdos y beneficios con nuestros proveedores. Debido a la diversidad de nuestra flota, en Loomis no es común utilizar el mismo vehículo en varios países. Los vehículos operativos son mayoritariamente adquiridos por compra directa, mientras que los vehículos no operativos suelen ser leasing operativo.

¿Qué objetivos se ha marcado la compañía en cuanto a la reducción de emisiones de la flota a medio y largo plazo?

Loomis está comprometida con la reducción de emisiones en la compañía. De hecho, uno de los cuatro objetivos estratégicos de la compañía es reducir un 15% las emisiones de CO2 para 2024 comparado con 2019. La principal estrategia de Loomis para reducir las emisiones es la electrificación de la flota. Sin embargo, también estamos trabajando en otros proyectos con

el fin de reducir las emisiones de partículas contaminantes. Por ejemplo, empleamos 100% energía renovable para cargar los vehículos eléctricos, apostamos por el uso de biocombustibles, trabajamos diariamente en la optimización de rutas y monitorizamos a los conductores mediante un software, y los entrenamos e incentivamos para que mejoren su conducción.

¿Cómo están siendo las experiencias con las unidades eléctricas e híbridas? ¿Qué alternativa considera que encaja mejor con sus actividades?

Loomis apuesta firmemente por los vehículos de bajas emisiones. Sin embargo, además de las limitaciones habituales para la implantación de estos vehículos, como la autonomía y la capacidad de carga, Loomis tiene enfrente otros requisitos que dificultan aún más su implementación en España, como el peso adicional del blindaje (2.500 kg), la imposibilidad de apagar el motor durante las paradas y la incapacidad de cargar los vehículos fuera de nuestras instalaciones debido al riesgo.

Actualmente, contamos con más de 110 vehículos híbridos y más de 50 vehículos eléctricos en la región. Para el año 2024, compraremos más de 35 vehículos híbridos y más de 70 vehículos eléctricos. Hasta ahora, los resultados están siendo muy positivos para las distintas operativas que tenemos y los distintos escenarios que nos encontramos con ellos: rutas urbanas, interurbanas, rutas con mayor carga y conducción en invierno en los países nórdicos. Un proyecto emocionante en el que estamos trabajando para 2024 es la creación de un vehículo blindado eléctrico. Estimamos que para 2027 adquiriremos un 40% de vehículos de combustión interna en comparación con el 75% actual y compraremos el 60% de vehículos de bajas emisiones frente al 25% actual.

¿Las distintas restricciones implantadas en las grandes ciudades durante los últimos años están provocando dificultades en la operativa?

Por supuesto, en algunos casos, estas restricciones dificultan nuestra operativa y nos obligan a gestionar los vehículos de manera diferente. Sin embargo, en ciertos lugares, contamos con exenciones debido a que nuestra actividad es considerada una infraestructura crítica.

No solo eso, cada vez son más los clientes que solicitan nuestro servicio con vehículos eléctricos, lo que impulsa nuestra decisión de incorporar este tipo de vehículos a nuestra flota.



“UN PROYECTO EMOCIONANTE EN EL QUE ESTAMOS TRABAJANDO PARA 2024 ES LA CREACIÓN DE UN VEHÍCULO BLINDADO ELÉCTRICO”

¿Qué nos puede contar sobre el proceso de adaptación y carrozado de los vehículos blindados?

España tiene una de las legislaciones de blindaje de vehículos más estrictas de Europa. El blindaje aporta al vehículo alrededor de 2.500 kg, lo que provoca una drástica disminución de la carga útil del vehículo. En algunos casos en los que el peso es limitante, optamos por materiales más sofisticados y ligeros como el Kevlar, que reduce significativamente el peso del carrozado sin comprometer la seguridad. Además, trabajamos en la digitalización de la flota, incorporando todo lo que las nuevas tecnologías ofrecen a día de hoy.

Este tipo de vehículos incorporan una serie de medidas de seguridad adicionales para aumentar su nivel de protección, que junto con los requisitos operativos, contribuyen a la limitación de las opciones. El número de carroceros de los vehículos blindados es limitado, y el proceso de conversión lleva aproximadamente 3 meses.

¿Cómo realizan el mantenimiento de la flota?

Los vehículos de propiedad de la empresa tienen un contrato de mantenimiento con el fabricante que se extiende durante el periodo más extenso posible. Una vez que finaliza el contrato y hasta que se considera necesario cambiarlos, se realiza el mantenimiento de los vehículos en una red de talleres definida por cada país.

Además, en algunas delegaciones contamos con personal cualificado para la reparación de pequeñas incidencias que puedan surgir en los vehículos, asegurando que estén todos en perfectas condiciones para realizar la ruta cada mañana. Los vehículos en leasing incluyen el mantenimiento durante el periodo de utilización, por lo que no suele haber ningún tipo de problema con ellos.

“ESTIMAMOS QUE PARA 2027 EL 60% DE NUESTRAS ADQUISICIONES SERÁN DE VEHÍCULOS DE BAJAS EMISIONES”

JURADO DEL PREMIO VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO

Javier Laguna, Head of Procurement and Infrastructure Loomis Europe and Latin America, junto a medio centenar de profesionales de destacadas empresas de nuestro país, forma parte del jurado que otorga el premio ‘Vehículo Industrial Ligero del Año’.



SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



FABRICACIÓN DE CARROCERÍAS: ¿ESPEJISMO O REALIDAD?

ANÁLISIS MATRICULACIONES EN ESPAÑA DURANTE 2023

EN UN MUNDO DIGITALIZADO, CAPAZ DE MEDIR, REGISTRAR Y ANALIZAR CADA DATO, SOMOS CAPACES DE ELABORAR MODELOS MATEMÁTICOS PARA HACER UNAS PREVISIONES METEOROLÓGICAS EXCELENTES, PERO NO SOMOS CAPACES DE PREVER CÓMO EVOLUCIONARÁN LAS MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES EN LOS PRÓXIMOS AÑOS. NO HAY AÑO QUE NO TRAIGA UNA O DOS VARIABLES PARA LAS QUE NO TENEMOS ECUACIÓN Y CUALQUIER PREVISIÓN RESULTA FALLIDA

La cadena de suministro parece que se ha relajado en 2023 tras pasar por la montaña rusa de la falta de materias primas y semiconductores, la escalada de costes y la economía inflacionaria. Pero el mundo sigue alterado y a las dificultades nacionales se suman los conflictos internacionales que no dejan de aparecer. La probabilidad de que aparezca una variable que eche al traste la estabilidad y los planes, es cada vez más grande.

Sea como fuere, la foto del momento nos dice que las fábricas de primera fase han conseguido regular y estimar los periodos de producción y entrega de los chasis (aumento claro de stock), algo que junto a una demanda creciente ha permitido el aumento de producción de todas las categorías de vehículos industriales y comerciales.

2023	Categoría de homologación				Total general
Carrocerías	M1	N1	N2	N3	
Ambulancia	1724	0	0	0	1724
Basurero	-	42	150	944	1136
Botellero	-	305	469	24	798
Caja abierta	-	2473	249	776	3498
Caja cerrada	-	2.453	523	238	3214
Cisterna	-	9	32	504	545
Frigorífico	-	2.580	753	609	3942
Grúa	-	150	27	30	207
Hormigonera	-	0	1	472	473
Isotermo	-	87	31	29	147
Jaula	-	74	3	19	96
Plataforma	-	280	25	71	376
Portacontenedores	-	171	158	996	1325
Portavehículos	-	143	425	315	883
Servicio contra incendios	-	13	64	270	347
Silo	-	0	0	24	24
Vivienda	4890	0	0	0	4890
Volquete de canteras	-	1478	330	437	2245
Total general	6614	10258	3240	5758	25870

Como es habitual, desde ASCATRAVI analizamos de forma trimestral las cifras de matriculaciones que publica la DGT de vehículos rígidos (no se incluyen ni remolques ni semirremolques) carrozados o transformados por los fabricantes de segunda fase y transformadores y ahora que hemos cerrado el año nos gustaría compartir con los lectores un resumen estadístico de producción y si comparación con el de años pasados.

Las tablas de análisis que puedes consultar en esta colaboración se confeccionan en base a cuatro tipos de categorías de vehículos que se definen según la Masa Máxima Técnica Admisible de cada uno y el carrozado o transformación que les caracteriza. Las categorías son las siguientes:

- N1: Vehículos cuya MMTA no sea superior a 3,5 toneladas.
- N2: Vehículos cuya MMTA sea superior a 3,5 toneladas pero no a 12 toneladas.
- N3: Vehículos cuya MMTA sea superior a 12 toneladas.
- M1: Vehículos para el transporte de personas que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor (ambulancia o vivienda)

RECUPERANDO EL TERRENO PERDIDO

Como siempre, diferenciamos el mercado de los vehículos que se comercializan completos y que se matriculan sin necesidad de un fabricante de segunda fase (tractoras, furgonetas, etc.) y el de los vehículos que son carrozados en segunda fase.

En el ejercicio 2023 se ha registrado un aumento global de las matriculaciones de vehículos carrozados de más del 23%, que nos permite recuperar lo perdido en estos años postpandemia (más de 4.000 unidades).

La tasa de variación anual entre 2023 y 2022 por sector de carrozado se recoge en la tabla de la página siguiente.

2022	Categoría de homologación				Total
	M1	N1	N2	N3	
Ambulancia	777	-	-	-	777
Basurero	-	32	95	556	683
Botellero	-	175	242	5	422
Caja abierta	-	2193	202	629	3024
Caja cerrada	-	1.974	459	143	2576
Cisterna	-	7	29	254	290
Frigorífico	-	2.162	436	397	2995
Grúa	-	61	26	18	105
Hormigonera	-	0	1	388	389
Isotermo	-	75	19	24	118
Jaula	-	73	5	14	92
Plataforma	-	290	18	65	373
Portacontenedores	-	201	95	654	950
Portavehículos	-	125	344	171	640
Servicio contra incendios	-	27	46	290	363
Silo	-	0	0	22	22
Vivienda	5048	0	0	0	5048
Volquete de canteras	-	1444	283	437	2164
Total general	5825	8839	2300	4067	21031





LAS MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS CARROZADOS HAN CRECIDO MÁS DEL 23% EN ESPAÑA DURANTE 2023

SI NO TENEMOS SORPRESAS, 2024 PUEDE SER UN TERMÓMETRO PERFECTO PARA CONOCER LA DEMANDA NACIONAL REAL

Carrocerías	
Variación anual	2023 / 2022
Ambulancia	122
Basurero	66
Botellero	89
Caja abierta	16
Caja cerrada	25
Cisterna	88
Frigorífico	32
Grúa	97
Hormigonera	22
Isoterma	25
Jaula	4
Plataforma	1
Portacontenedores	39
Portavehículos	38
Servicio contra incendios	-4
Silo	9
Vivienda	-3
Volquete de canteras	4
Total general	23

Por el contrario, es también importante remarcar que crecimientos de esta índole no se consideran naturales ni sostenibles para ningún mercado. Y es que durante este año el ajuste entre producción y demanda ha provocado que todo lo que no se llegó a fabricar en 2022 se hiciera en 2023. Además, vivimos una situación excepcional en agosto cuando la entrada en vigor obligatoria de la instalación de los tacógrafos G2V2 llegó sin que hubiera dispositivos en el mercado y se adelantó la matriculación de muchas unidades.

UN TERMÓMETRO PERFECTO PARA CONOCER LA DEMANDA

Si bien es cierto que el mercado pudo estar “dopado” en 2023, a la hora de hacer previsiones para este año hay que tener en cuenta diversos factores que lo pueden impulsar. El primero y muy importante es la entrada en vigor obligatoria el 6 de julio de 2024 de los nuevos sistemas de seguridad que regula el Reglamento General de Seguridad en su parte II. A partir de la fecha indicada todos los camiones que se matriculen pueden tener la obligación de disponer de sensores de ángulo muerto y de objetos en la parte trasera del vehículo, de sensores para la advertencia de cambio de carril involuntario y ayuda a la frenada de emergencia, entre otros. Estos nuevos requisitos harán que los camiones sean más seguros, pero también más caros y ante la previsión de compra, la economía manda y seguro que será un factor importante para animar las ventas.

El año pasado se decía que en muchos casos se vendía “lo que había” porque el vehículo industrial y comercial es una herramienta de trabajo y en muchas ocasiones no se puede esperar cuando surge la necesidad de cambio de vehículo. Ahora que el nivel de stock se ha normalizado y que hay mayor variedad tecnológica de propulsores, si no tenemos sorpresas, 2024 puede ser un termómetro perfecto para conocer la demanda nacional real.

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 a 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

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2024

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



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 #SimplyMyTruck

