

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

Año 46. #488.
Marzo 2024

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

VOLVO FH AERO: MÁXIMA EFICIENCIA



- Las 44 toneladas llegarán este año • Especial: Semirremolques •
- Entrevista: François Bottinelli (Renault Trucks España) •
- MAN pone en marcha la 4ª edición de WoMAN •
- Suplemento Especial: Scania BEV Regional, Camión Ecológico de Año 2024 •

Crafter

Creado para mensajeros y transportistas

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



Vehículos
Comerciales



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

volkswagen-comerciales.es



UNIDAD ANTE UN FUTURO COMPLEJO



Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

El 23º Foro Nacional del Transporte organizado por AECOC sirvió para confirmar en qué momento se encuentra la relación entre transportistas y cargadores. Parece que ambas partes mantienen aparcadas las diferencias que les distanciaban notablemente hace algunos años y ahora apuestan por la colaboración para afrontar los enormes desafíos que marcarán el futuro del transporte de mercancías por carretera. Obviamente, cada una de las partes defiende sus intereses, pero son plenamente conscientes de que cuestiones como la escasez de conductores o la descarbonización, entre otras, hay que abordarlas en equipo. “El sector se encuentra ante el inicio de una nueva era, una era de digitalización, sostenibilidad y resiliencia. Es muy difícil digerir toda la vorágine regulatoria impuesta desde Europa y, aún más, cumplirla”, resumió el presidente del CNTC, Carmelo González, en su intervención. En la misma línea, reclamó a los cargadores y al Ministerio de Transportes implicación “para, juntos, avanzar y abordar todos los desafíos que vienen”.

La nueva directora de Transporte por Carretera y Ferrocarril, Roser Obrer, recogió el guante y

aseguró que el Ministerio tiene la intención de estar cerca del sector “para ayudarles a solventar todas las crisis que se puedan dar”. En este sentido reafirmó su intención de mantener el diálogo que tan buenos resultados dio durante la pasada legislatura: “ha sido crucial y, para nosotros es fundamental elaborar una hoja de ruta que responda a las necesidades que el sector nos transmite”. Obrer aprovechó el encuentro para desvelar que pondrán en marcha la modificación de la normativa que regula las masas y dimensiones en el transporte de mercancías por carretera, aunque quiso puntualizar que no será un proceso tan rápido como a muchos les gustaría. Si nada se tuerce, las 44 toneladas serán una realidad en 2025.

Superados los primeros 100 días en el cargo, el nuevo equipo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible debe empezar a concretar actuaciones, y las palabras deben dar paso a los hechos. Por el momento, los transportistas se muestran cautos y siguen confiando en que se materializará una buena parte de los asuntos que quedaron aparcados por la precipitada convocatoria de elecciones generales.



03 EDITORIAL

Unidad ante un futuro complejo

28 REPORTAJE

MAN Truck & Bus Iberia reafirma su apoyo a la mujer en el transporte

21 SUPLEMENTO ESPECIAL

Scania BEV Regional, Camión Ecológico del Año 2024

34 ESPECIAL

Semirremolques

06 EN PORTADA

Cargadores y transportistas están dispuestos a colaborar

14 PRODUCTO

Volvo FH Aero: Máxima eficiencia

44 LEGAL

Un rechazo por email con sus anexos sirve para hacer prescribir una reclamación CMR



08 REPORTAJE

A vueltas con la jubilación anticipada de los conductores profesionales

18 ENTREVISTA

François Bottinelli, Consejero Delegado de Renault Trucks España

24 REPORTAJE

“Ha sido un año exitoso para IVECO”

48 ASCATRAVI

Conversión a gas: tecnología para una movilidad sostenible

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





CARGADORES Y TRANSPORTISTAS ESTÁN DISPUESTOS A COLABORAR

DESCARBONIZACIÓN Y DIGITALIZACIÓN TRANSFORMARÁN EL SECTOR EN LOS PRÓXIMOS AÑOS

EL 23º FORO NACIONAL DEL TRANSPORTE ORGANIZADO POR AECOC REUNIÓ A CERCA DE 400 PROFESIONALES DEL SECTOR DE LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE EN MADRID

El acto fue inaugurado por José María Bonmatí, director general de AECOC y Carmelo González, presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC). Bonmatí inició su intervención asegurando que “el sector afronta un proceso de transformación que parece imparable y que necesita una ruta clara, con objetivos definidos y que garantice la seguridad jurídica de las empresas”.



El director general de AECOC también solicitó “el impulso urgente” de los trámites previstos sobre el Anexo 9 del Reglamento General de Vehículos referente a Masas y dimensiones. “La implantación de las 44 toneladas brinda, a nuestro modo de ver, una oportunidad única de contribuir a la sostenibilidad ambiental con más eficiencia, mayor capacidad y productividad, siendo además una medida que puede ayudar también a mitigar la creciente escasez de conductores profesionales”.

Para terminar, José María Bonmatí quiso destacar la apuesta del sector por la sostenibilidad. “Las empresas asociadas a AECOC tienen un firme compromiso

con el impulso de un transporte más sostenible. De hecho, más de 130 empresas, 45% de las cuales son empresas de transporte, forman parte de la iniciativa Lean&Green, que AECOC lidera en España. Tiene como objetivo reducir las emisiones en las operaciones logísticas y de transporte. Estas empresas han adquirido compromisos muy exigentes de descarbonización en el transporte y van a necesitar apostar por el ferrocarril”, ha señalado.

“ES MUY DIFÍCIL DIGERIR TODA LA VORÁGINE REGULATORIA”

Por su parte, Carmelo González apuntó que “el sector se encuentra ante el inicio de una nueva era, una era de digitalización, sostenibilidad y resiliencia. Es muy difícil digerir toda la vorágine regulatoria impuesta desde Europa y, aún más, cumplirla”.



El presidente del CNTC recordó que el sector está trabajando duramente en materia de sostenibilidad y descarbonización, “pero debemos también ser rentables”. Se mostró escéptico con el impulso del tren como el modo más eficiente para la descarbonización porque “en España el 96% de las mercancías viajan en camión”. Respecto a la electrificación, González mostró su apoyo a esta alternativa “pero



no a la velocidad que nos exigen". "No podemos asumirla, ya que no hay infraestructura ni medios para llevarla a cabo. Un camión eléctrico vale entre tres y cuatro veces más que uno de gasóleo, pero esto sería lo de menos si hubiera puntos de recarga. No hay", añadió.

Carmelo González finalizó su intervención pidiendo a los cargadores y al Ministerio de Transportes que se impliquen y se unan al sector de logística y transporte para, juntos, avanzar y abordar todos los desafíos que vienen.

LA DEMANDA DE TRANSPORTE POR CARRETERA SEGUIRÁ CRECIENDO

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro de la Ejecutiva de IRU, ofreció el punto de vista de esta organización ante el escenario que se avecina. "Las previsiones de la UE indican que la demanda de transporte por carretera crecerá un 60% entre 2010 y 2050, y hay que hacer frente a esa mayor demanda sin perder competitividad",

"EL SECTOR SE ENCUENTRA ANTE EL INICIO DE UNA NUEVA ERA. ES MUY DIFÍCIL DIGERIR TODA LA VORÁGINE REGULATORIA IMPUESTA DESDE EUROPA Y, AÚN MÁS, CUMPLIRLA", ASEGURÓ CARMELO GONZÁLEZ (CNTC)

"LA IMPLANTACIÓN DE LAS 44 TONELADAS BRINDA UNA OPORTUNIDAD ÚNICA DE CONTRIBUIR A LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y PUEDE AYUDAR TAMBIÉN A MITIGAR LA CRECIENTE ESCASEZ DE CONDUCTORES PROFESIONALES", APUNTÓ JOSÉ MARÍA BONMATÍ (AECOC)

recordó. Desde IRU señalan que será fundamental contar infraestructuras seguras y buscar soluciones al problema de la escasez de conductores. En Europa existen, actualmente, 233.000 puestos vacantes de conductor, cifra que se elevará a siete millones en 2028 a nivel mundial. "Es muy preocupante. En Europa, la solución más inmediata es contratar personal de terceros países, por lo que con vendría facilitar esa incorporación. Tenemos que mejorar las condiciones y hacer más", señaló.

En relación con los problemas de seguridad, recordó que los robos a la cadena logística alcanzan los 18.000 millones anuales. "Si falta infraestructura segura, habrá que crearla, porque además la inversión económica es mucho menor que la que necesita el ferrocarril", concluyó Valdivia.

LAS 44 TONELADAS LLEGARÁN ESTE AÑO

La directora General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, Roser Obrer, hizo una de sus primeras apariciones públicas en el 23º Foro Nacional del Transporte desde que ocupa el cargo. Obrer recordó que "venimos de unos años complicados, hemos tenido situaciones que han tensionado la cadena de suministro" y aseguró que el nuevo equipo del Ministerio de Transportes tiene la intención de estar cerca del sector "para ayudarles a solventar todas las crisis que se puedan dar". En este sentido reafirmó su intención de mantener el diálogo con el sector: "ha sido crucial y, para nosotros es fundamental elaborar una hoja de ruta que responda a las necesidades que éste nos transmite".



"NO VAMOS A TENER LAS 44 TONELADAS MAÑANA"

La nueva directora General de Transporte por Carretera y Ferrocarril anunció que el Gobierno iniciará la tramitación de la modificación de la normativa que regula pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de mercancías. "No vamos a tener las 44 toneladas mañana. El proceso puede prolongarse entre 6 y 9 meses", estima. Por último, Roser Obrer destacó que el ferrocarril tendrá un papel importante en esta legislatura y confirmó que el objetivo sigue siendo que el 10% de las mercancías se muevan sobre raíles en nuestro país en 2030.



A VUELTAS CON LA JUBILACIÓN ANTICIPADA DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

MÁS CERCA DE PODER ADELANTAR LA EDAD DE JUBILACIÓN

CCOO DENUNCIA QUE, AUNQUE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS PESADOS MANTIENEN LA TARIFA MÁS ALTA DE COTIZACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL POR ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES, AÑO TRAS AÑO SE BLOQUEA LA POSIBILIDAD DE ADELANTAR SU EDAD DE JUBILACIÓN

Desde el sindicato destacan que la industria manufacturera, las actividades de las administraciones públicas y defensa, seguidas de la educación, superan en número de jubilaciones parciales a las que se conceden al sector del transporte terrestre, “cuando tendría más sentido que una actividad como la de conducir con una edad avanzada -que supone un mayor riesgo de accidente y posibles daños a terceros- tuviese un acceso a la jubilación anticipada mayor”.

También resaltan la incoherencia que supone que conductores de otro tipo de vehículos (maquinistas ferroviarios, pilotos de avión o trabajadores del mar) tengan reconocidos coeficientes reductores desde hace años. “En las estadísticas oficiales del Ministerio de Trabajo se observa que el transporte es la segunda actividad, tras la construcción, en número de accidentes mortales”, remarcan.

COEFICIENTES REGULADORES

Los responsables de CCOO confían en que el nuevo reglamento de desarrollo del nuevo procedimiento de solicitud de aplicación de coeficientes reductores contemple una serie de condiciones que hagan imposible una resolución favorable para los conductores.

Desde el Sindicato Libre de Transporte (SLT) también ven más cerca la posibilidad de una jubilación anticipada sin menoscabo en sus beneficios. “El borrador que está desarrollando el Ministerio de Seguridad Social tiene como objetivo regular y establecer un procedimiento general que permita la aplicación de coeficientes reguladores en determinadas profesiones o actividades, especialmente aquellas consideradas peligrosas, pesadas, tóxicas o insalubres”, explican.

“La posibilidad de acceder a una jubilación anticipada podría convertirse en un incentivo significativo para atraer más personas a la profesión de conductor. La perspectiva de poder jubilarse a los 55 o 57 años, en plenitud de facultades y con el 100% de la prestación correspondiente, presenta una alternativa más atractiva en comparación con la perspectiva de trabajar hasta los 67 años al volante de un camión”, añaden los responsables del SLT.

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





LOS TRANSPORTISTAS SE OLVIDAN DEL TACÓGRAFO

AÚN NO HAN CAMBIADO SU DISPOSITIVO NI UN 10% DE LOS VEHÍCULOS QUE DEBEN HACERLO

EL PAQUETE DE MOVILIDAD APROBADO POR LA UNIÓN EUROPEA EN 2020 INCLUYÓ, ENTRE OTRAS MEDIDAS LEGALES, LA INTRODUCCIÓN DEL NUEVO TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN

Ante la escasez de dispositivos, se estableció un plazo transitorio para la sustitución (retrofit) de los actuales vehículos que vayan equipados con tacógrafos de anterior generación y que realicen transporte internacional. En concreto, todos los vehículos que lleven instalado un tacógrafo analógico o digital no inteligente (anteriores a junio de 2019) tendrán la obligatoriedad de instalar un tacógrafo inteligente de segunda generación antes de que finalice diciembre de 2024. Este plazo se amplía ocho meses más para los vehículos que lleven instalado un tacógrafo inteligente de primera generación. Fenadismar alerta de que, a falta de nueve meses, según sus estimaciones, menos del 10% de los vehículos afectados están llevando a cabo el proceso de sus tacógrafos. En total, la flota afectada rondaría los 130.000 camiones y 10.000 autobuses, "lo que presagia en posible colapso a final de año de seguir esta tendencia", advierten desde la Federación.

PREOCUPACIÓN EN EUROPA

Conscientes de esta situación, la Comisión Europea ha remitido una carta a los Estados miembros en la que transmite su preocupación e insta a los transportistas a anticipar estas obligaciones. Además, sugiere que se

aprovechen las inspecciones periódicas programadas en los tacógrafos para reemplazar los equipos por la versión 2. De este modo, "casi el 80% de los vehículos no necesitarían programar una visita adicional a un taller con el único fin de reemplazar su tacógrafo", apuntan.

INMOVILIZACIONES Y MULTAS

Los responsables de Fenadismar recomiendan a todos los transportistas a comenzar a planificar la sustitución del tacógrafo de forma inmediata y no exclusivamente hacia finales de año. Así se evitarán posibles retrasos por falta de componentes o sobrecarga de trabajo de los talleres especializados. Por último, recuerdan que a partir de enero 2025 (y de agosto para los vehículos con tacógrafo inteligente de primera generación) solo se podrá realizar transporte internacional con tacógrafo inteligente de segunda generación. En caso contrario, se exponen a ser inmovilizados y sancionados en carretera.



EvoLUTion

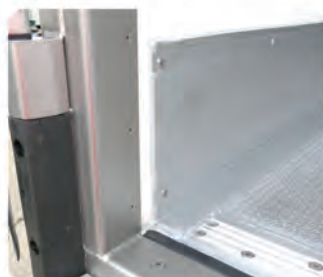
Soluciones innovadoras para el transporte frigorífico



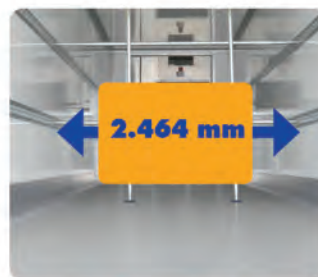
Escanea este código QR para ver el vídeo de Evolution



Marco inox y gálibo secuencial de 3 posiciones



Goma rotura puente térmico y perfil de aluminio transición a piso



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



Taco lateral vertical y tacos protegidos por chapa



Soporte de conexiones inox y tope delantero de protección XLarge reforzado



Refuerzo cantonera delantera



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



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





EUROPA ABRE LA PUERTA A LAS 44 TONELADAS Y LOS MEGACAMIONES

LA REGULACIÓN DEFINITIVA SE DEFINIRÁ DESPUÉS DE LAS ELECCIONES EUROPEAS

EL PARLAMENTO EUROPEO HA APOYADO LA POSICIÓN DE LA COMISIÓN Y HA VOTADO A FAVOR DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS PARA DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (330 VOTOS A FAVOR, 207 EN CONTRA Y 74 ABSTENCIONES)

Los eurodiputados se muestran favorables a que los camiones transporten más mercancía. Los vehículos diésel podrán circular con 4 toneladas extra hasta 2034 entre estados miembro que permitan las 44 toneladas en su territorio.

En el caso de los camiones cero emisiones, no se ha establecido ninguna limitación temporal: podrán seguir circulando con 44 toneladas en 2035. Se considera que aumentando en cuatro tonela-

das el peso máximo se compensa el espacio y el peso necesarios para colocar baterías o celdas de hidrógeno, y se proporciona capacidad de carga adicional. En este sentido los eurodiputados han puntualizado que la instalación de nuevas tecnologías no debe afectar al espacio en la cabina ni reducir el confort del chófer.

MEGACAMIONES

Para garantizar menos viajes de vehículos de mercancías, los países de la UE mantienen la posibilidad, pero no están obligados, de permitir la circulación de megacamiones. Respecto a las carreteras por donde podrían circular estos conjuntos, los países necesitarían hacer una evaluación previa del impacto en la seguridad vial, la infraestructura, la cooperación modal y el medio ambiente.

Para mejorar la seguridad vial, los eurodiputados sugieren la creación de una etiqueta de la UE sobre la longitud de estos vehículos y la creación de un portal web con información sobre los límites de peso y longitud aplicables en cada país de la UE y qué carreteras están designadas para los megacamiones.

SISTEMAS DE CONTROL AUTOMÁTICO

El Parlamento considera que los países de la UE deberían establecer sistemas de control automático a lo largo de las principales carreteras europeas para comprobar que los camiones cumplen con los límites de peso y dimensiones.

TRANSPORTAR LA MISMA CARGA CON MENOS VEHÍCULOS


"Las nuevas normas crearán incentivos reales para que las empresas pasen a camiones con cero emisiones y hagan que el tráfico de mercancías por carretera sea más sostenible y seguro. Los vehículos de cero emisiones deben convertirse en la columna vertebral del transporte por carretera. También es importante garantizar que la misma carga pueda transportarse con menos vehículos, menos viajes y menos emisiones", ha asegurado Isabel García Muñiz, la europarlamentaria ponente de esta propuesta.

HAY QUE ESPERAR

Tras las elecciones europeas del 6 al 9 de junio, se retomará esta cuestión. Será entonces cuando Parlamento, Consejo y Comisión deban alcanzar un consenso y definir el texto definitivo.

DIVISIÓN DE OPINIONES

- ✔ Los fabricantes de camiones agrupados en la patronal ACEA aplauden el texto que ha votado en el Parlamento Europeo. "Las normas existentes sobre pesos y dimensiones ya no son adecuadas y, de hecho, penalizan a los vehículos de cero emisiones, que suelen ser más pesados. El aumento de peso de cuatro toneladas y el aumento de eje de una tonelada acordado por el Parlamento tienen como objetivo corregir el desequilibrio con los modelos de gasóleo, pero se necesitan más ajustes".
- ✔ En la IRU también se muestran satisfechos con la apuesta por los megacamiones: "no se puede desaprovechar la oportunidad que ofrecen los camiones de mayor tamaño". Aunque lamentan que las 44 toneladas para camiones diésel solo se mantengan hasta 2034.
- ✘ Transport & Environment (T&E) considera que dar luz verde a las 44 toneladas con camiones diésel desincentiva la adquisición de vehículos eléctricos. "Los camiones eléctricos de larga distancia necesitan el peso extra para compensar las baterías, y los diésel simplemente aumentarán su capacidad de carga", apuntan.

KRONE PROFI LINER 

PORQUÉ NECESITO

UN VERDADERO

PROFESIONAL

A MI LADO.

¡ESCANEA EL CÓDIGO QR
AHORA
Y DESCUBRE MÁS!





VOLVO FH AERO: MÁXIMA EFICIENCIA

EL FABRICANTE SUECO PRESENTA UN ESPECIALISTA PARA LA LARGA DISTANCIA

LA ICÓNICA GAMA DE CAMIONES FH DE VOLVO CUENTA CON UN NUEVO MIEMBRO EN LA FAMILIA: EL VOLVO FH AERO. CON UN DISEÑO AERODINÁMICO Y CARACTERÍSTICAS INNOVADORAS, OFRECE EFICIENCIA ENERGÉTICA A UN NUEVO NIVEL

Este nuevo modelo estará disponible en cuatro variantes (FH Aero (diésel / biocombustibles), FH Aero Electric, FH Aero de GNL y FH16 Aero), que llegarán al mercado europeo durante 2024 y 2025. Desde la firma sueca destacan que todas las variantes se beneficiarán de un menor consumo de energía, una mayor autonomía y un nivel superior de seguridad y experiencia de conducción. Según las estimaciones de la marca, se puede reducir hasta un 5 por ciento el consumo energético y de las emisiones.

“El nuevo Volvo FH Aero es nuestro camión más eficiente hasta la fecha, mientras seguimos reduciendo las emisiones de CO2 de toda nuestra gama de productos”, afirma Roger Alm, presidente de Volvo Trucks. “Se trata de un camión

Volvo en su máxima expresión: un camión seguro, con un diseño novedoso y de calidad superior para asumir tareas exigentes de larga distancia y diseñado para el éxito de nuestros clientes”.

DISEÑO AERODINÁMICO

La parte delantera de la cabina del Volvo FH Aero se ha ampliado 24 centímetros en comparación con el Volvo FH normal. Esta ampliación ha sido clave para crear una cabina de camión más aerodinámica. Una mejor aerodinámica no solo se traduce en un menor consumo de combustible, sino que también proporciona una mejor estabilidad de conducción en condiciones con viento.

La aerodinámica mejorada también beneficia al modelo FH Aero Electric mediante mejores coeficientes de rodadura. Esto permite una mayor regeneración de energía que alimenta la batería mientras se frena o se avanza en pendiente descendente, lista para usar cuando sea necesario en la siguiente aceleración o subida por una pendiente.

El nuevo y moderno rostro del FH Aero presenta un logo de Volvo más grande y fácilmente reconocible (el más grande en los tiempos modernos en un camión Volvo), así como la marca con la palabra extendida de Volvo, que muestra claramente que este es el último modelo de Volvo



Trucks. La firma sueca también seguirá comercializando la cabina estándar no extendida.

LAS CÁMARAS SUSTITUYEN A LOS ESPEJOS RETROVISORES

Un nuevo y avanzado Camera Monitor System contribuye en gran medida tanto a la aerodinámica como a la seguridad. Esta nueva solución, que sustituye a los retrovisores exteriores tradicionales, amplía el campo de visión del conductor, mejorando su seguridad y la de los usuarios de la vía circundante.

El sistema de cámaras tiene un impacto positivo en la visibilidad del conductor en condiciones de lluvia y oscuridad, pero también con luz solar directa y al conducir en túneles. Cuando se conduce con un remolque, el sistema de cámara tiene una función de panorámica automática, incluso también cuando el remolque gira.

LA CABINA DEL VOLVO FH AERO SE HA AMPLIADO 24 CENTÍMETROS EN COMPARACIÓN CON EL VOLVO FH NORMAL. ESTA ES LA CLAVE PARA CREAR UNA CABINA DE CAMIÓN MÁS AERODINÁMICA

LOS NUEVOS MODELOS DE CAMIONES AERO SE LANZARÁN EN EUROPA DURANTE 2024 Y 2025 EN CUATRO VERSIONES: FH AERO, FH AERO ELECTRIC, FH AERO DE GNL Y FH16 AERO

VOLVO FM LOW ENTRY: UN CAMIÓN 100% ELÉCTRICO PARA EL TRANSPORTE URBANO



La última incorporación de Volvo Trucks a su programa de camiones eléctricos es el Volvo FM Low Entry, un camión de gran tonelaje desarrollado específicamente para asumir una amplia variedad de tareas de transporte en áreas urbanas. Además, se trata del primer modelo de gama pesada eléctrico con piso bajo. Este camión se basa en el modelo FM de Volvo. La espaciosa cabina se ha bajado y se ha movido hacia adelante; además, el escalón bajo y el suelo plano facilitan la entrada y salida del camión. Estas características de diseño crean un entorno de trabajo ergonómico, cómodo y eficiente para los conductores en lugares concurridos de la ciudad. El nuevo FM Low Entry ya está a la venta en Europa y comenzará a producirse el segundo trimestre.

PRIMER MODELO DE CAMIÓN DESARROLLADO ÚNICAMENTE CON TRANSMISIÓN ELÉCTRICA

El FM Low Entry, con capacidad para cargas pesadas y excelente visibilidad para el conductor, es un camión 100% eléctrico optimizado para la conducción segura y eficiente en zonas urbanas. Se puede adaptar para cumplir con requisitos concretos de diversas tareas de transporte, como la gestión de residuos, la distribución y la construcción. La posición baja de conducción ofrece al conductor una excelente visibilidad y control del entorno. Gracias a su estupenda visibilidad, el FM Low Entry ha obtenido una calificación de cinco estrellas según el estándar Direct Vision que clasifica a los vehículos de gran tonelaje que circulan en Londres y que entra en vigor en el cuarto trimestre de 2024.



**VÍDEO
E INFORMACIÓN
TÉCNICA**



El sistema de infoentretenimiento de fácil uso se ha actualizado y se puede personalizar según las necesidades visuales.

MÚLTIPLES NOVEDADES

En el nuevo Volvo FH Aero la tecnología I-See se ha perfeccionado para ahorrar energía y emisiones de CO2, utilizando un mapa topográfico basado en la nube para optimizar la conducción y poder conducir más tiempo en modo de programador de velocidad, con lo que se puede ahorrar energía y disfrutar de una conducción más relajada.

Los frenos actualizados con los discos de baja fricción patentados de Volvo mejoran la capacidad de frenado y reducen el consumo de energía y las emisiones.

CON EL NUEVO VOLVO FM LOW ENTRY, LA FIRMA SUECA CUENTA YA CON OCHO MODELOS DE CAMIONES ELÉCTRICOS EN SU GAMA

Sistema de infoentretenimiento de fácil uso y actualizado que se puede personalizar según las necesidades visuales. Además, se ha mejorado el sistema de sonido, que ahora dispone de seis altavoces de alta calidad, un nuevo amplificador y un subwoofer que añaden una gran potencia a la experiencia de sonido.

Cuenta con un nuevo sistema de navegación integrado con mapas mejorados y adaptados a las necesidades concretas del camión, con actualizaciones automáticas de mapas para una entrega eficiente de las mercancías.

La oferta de My Business Apps de Volvo Trucks se ha lanzado en más mercados. Se trata de un servicio basado en suscripción que permite a los clientes descargar aplicaciones empresariales de diferentes proveedores y utilizarlas en la pantalla lateral de los camiones, lo que aporta beneficios reales al tiempo de actividad y al uso diario del camión.

El nuevo servicio de supervisión de neumáticos (Tyre Monitoring System) aporta a los operadores de flotas una visión completa del camión y del remolque a través de Volvo Connect, lo que reduce el riesgo de costes e imprevistos relacionados con los neumáticos.



Un nuevo y avanzado Camera Monitor System, que sustituye a los retrovisores exteriores tradicionales, ayuda a mejorar la seguridad y la aerodinámica.

VOLVO FH16 CON NUEVO MOTOR DE 780 CV



VÍDEO

Volvo ha desarrollado un nuevo motor de 17 litros para afrontar las tareas de transporte especial más exigentes, que está disponible en el nuevo Volvo FH16 Aero y en la última versión del Volvo FH16. Su comercialización se iniciará en Europa en la segunda mitad del año.

El nuevo propulsor D17 se ofrece en tres niveles de potencia: 600 CV, 700 CV y 780 CV. Los niveles de par se han aumentado a 3000 Nm, 3400 Nm y 3800 Nm en la versión superior. Está equipado con un único turbocompresor eficiente que aumenta la capacidad de respuesta del motor y mejora la experiencia de conducción. El innovador diseño patentado de pistón ondulado de Volvo optimiza la combustión y reduce las emisiones, mientras que el nuevo sistema de inyección garantiza el mejor ahorro de combustible y el aumento de la presión máxima del cilindro permite una alta potencia de salida.

La potencia del freno motor en todo el rango de velocidades se ha mejorado en gran medida con una respuesta del motor excepcional. Esto permite realizar cambios de marcha más rápidos y se traduce en un menor desgaste de las pastillas de freno y de los frenos de disco, al mismo tiempo que es más eficiente en pendientes descendentes.

La caja de cambios I-Shift se ha actualizado para manejar hasta 3800 Nm y la eficiencia de la caja de cambios interna se ha mejorado aún más en las versiones de 3000 Nm y 3400 Nm.



LA NUEVA ERA HA COMENZADO CON PORTACONTENEDORES OCTAGON-ON

NUEVA



TECNOLOGÍA
PROBADA
PATENTADA



Kässbohrer Ibérica S.L.U.

Jordi Llecha | M +34 609 773 898 | E jordi.llecha@kaessbohrer.com
Gonzalo Araujo | M +34 619 67 38 85 | E gonzalo.araujo@kaessbohrer.com
Avda. De Valencia, 6, 1, 3A 08750 Molins de Rei / Barcelona / España
E info@kaessbohrer.com | www.kaessbohrer.com/es

Kässbohrer

Experiencia desde 1893



“ESTAMOS MUY CONTENTOS CON LA EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS”

FRANÇOIS BOTTINELLI, CONSEJERO DELEGADO DE RENAULT TRUCKS ESPAÑA

EL MÁXIMO RESPONSABLE DE LA FIRMA FRANCESA EN NUESTRO PAÍS REPASA LA ACTUALIDAD Y REAFIRMA SU CONFIANZA EN LA ELECTROMOVILIDAD: “ES EL CAMINO, NO NOS EQUIVOCAMOS”

Brevemente, ¿qué balance hacen desde Renault Trucks del ejercicio que acaba de finalizar?

El año 2023 ha sido muy bueno para la marca en general y en España en particular. Aquí hemos liderado el mercado de los camiones eléctricos rígidos y hemos retomado el camino hacia la normalidad en los plazos de entrega. No obstante, sabemos que ha sido un año lleno de retos pero lo importante es que hemos ofrecido soluciones a todos nuestros clientes.

Hemos cerrado un buen año en el segmento de los vehículos industriales ligeros con la Master. También la postventa (recambios y servicios) en todas las gamas ha crecido por encima de los 10 puntos. Casi el 50% de los vehículos nuevos llevan asociado al-

guno de nuestros contratos de reparación y mantenimiento, y el porcentaje se sitúa por encima del 30% en el caso de los usados.

El Renault Trucks T-Energy 10 obtuvo unos resultados muy buenos en nuestro recorrido de pruebas, ¿qué acogida le están brindando los transportistas españoles?

Los feedback son muy positivos. Nuestros clientes han cumplido nuestras expectativas con ahorros de hasta el 10% y también, en algunos casos, las han superado y el ahorro de consumo de combustible ha rozado el 15%.

Además, hay que recordar que este vehículo cuenta ahora con importantes mejoras en el interior de la cabina y en materia de seguridad. Mantenemos nuestra línea de evolución continua y seguiremos incorporando más novedades próximamente y reduciendo el consumo. Nuestro objetivo es seguir mejorando los motores diésel.

Renault Trucks es una de las marcas que más fuerte ha apostado por la electromovilidad y están entregando unidades 100% eléctricas para el ám-

“SEGUIREMOS FABRICANDO MOTORES DE COMBUSTIÓN Y A PARTIR DE 2040 NO SE MOVERÁN CON ENERGÍA PROCEDENTE DE COMBUSTIBLES FÓSILES”

bito de la distribución desde hace tiempo. ¿Se está cumpliendo la hoja de ruta marcada para esta tecnología?

Estamos muy contentos con la evolución de las ventas de vehículos eléctricos. Fuimos pioneros y muchos clientes y cargadores han confiado en nosotros para adentrarse en la electromovilidad. La decidida apuesta de Barcelona por nuestros vehículos eléctricos es un caso único en Europa, nos ha permitido aprender mucho y hemos abierto camino a los demás.

Este año se amplía nuestra familia de vehículos eléctricos con las versiones 100% eléctricas de la Gama T y el vehículo rígido pesado Renault Trucks C. Hace unas semanas entregamos la primera tractora y se realizarán más entregas próximamente. También se iniciará la comercialización de la nueva Master eléctrica.

¿Cómo esperan que evolucione la implantación de este tipo de vehículos para el transporte de mercancías en media y larga distancia?

Sabemos que la solución eléctrica es necesaria para estar en línea con la hoja de ruta de la descarbonización. Estamos invirtiendo mucho para tener una oferta completa y mejorarla. Ya hemos abierto el camino y esto no tiene fin.

Nuestra visión es que, en torno a 2040, el 85% de los camiones serán eléctricos o se moverán con hidrógeno (combustión o pila de combustible) y un 15% rodará con biocombustibles. Son las previsiones, pero es muy complicado saber cómo evolucionarán los acontecimientos en los próximos años.



El transporte de larga distancia se verá condicionado por la red de puntos de recarga. Nosotros, junto a otros fabricantes, estamos impulsando la creación de una red con 1.700 puntos de carga rápida en Europa, pero también será clave el apoyo de otros actores (proveedores de energía, gobiernos...). Su papel será decisivo. La rapidez y la facilidad de recarga serán fundamentales para que la electromovilidad sea competitiva y el TCO salga.

¿Cuándo se equipará la rentabilidad de un vehículo eléctrico y uno diésel?

Actualmente es difícil comparar un vehículo eléctrico con un diésel teniendo como única base la rentabilidad. A la hora de valorar la electromovilidad, hay que tener en cuenta múltiples elementos de forma global (imagen de marca, reputación, cómo valoran los clientes que los productos lleguen de forma neutra, el mayor confort de los chóferes...) y el TCO que, cada vez está más igualado entre la electromovilidad y las soluciones diésel. Yo estoy convencido de que es el camino, no nos equivocamos. El cambio se va a producir poco a poco, segmento a segmento, aplicación a aplicación y transportistas, cargadores y fabricantes tenemos que trabajar unidos para construir este nuevo ecosistema.

¿Cuáles son los planes de Renault Trucks para los motores de combustión a corto/medio plazo?

Seguiremos fabricando motores de combustión y a partir de 2040 no se moverán con energía procedente de combustibles fósiles. Aún es pronto para saber qué porcentaje representarán y qué combustibles no fósiles estarán disponibles en el mercado.

¿Qué objetivos se han fijado para 2024?

Nuestro objetivo es seguir siendo competitivos y mantenernos como una marca de referencia para los transportistas españoles. Hay que recordar que España es un mercado clave para Renault Trucks.

Además, continuaremos trabajando en el ámbito de la electromovilidad, sin olvidarnos de los modelos diésel. A lo largo del año introduciremos novedades en todas nuestras gamas.



Luis Gómez-Llorente, Director de la revista Transporte 3 con François Bottinelli.

“ESTE AÑO SE AMPLÍA NUESTRA FAMILIA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS CON LAS VERSIONES 100% ELÉCTRICAS DE LA GAMA T Y EL VEHÍCULO RÍGIDO PESADO RENAULT TRUCKS C”



RENAULT TRUCKS: ELECTROMOVILIDAD EN LOS CAMIONES DE BOMBEROS

LOS MODELOS 100% ELÉCTRICOS OFRECEN SOLUCIONES EN EL ÁMBITO DE LAS EMERGENCIAS

RENAULT TRUCKS ESPAÑA PRESENTÓ SUS ÚLTIMAS NOVEDADES EN EL SECTOR DE LAS EMERGENCIAS Y LA EXTINCIÓN DE INCENDIOS EN EL EN EL SALÓN INTERNACIONAL DE LA SEGURIDAD (SICUR)

Renault Trucks, líder del mercado de vehículos de emergencia de más de 10 toneladas con una cuota del 30%, puso a disposición de los asistentes dos espectaculares vehículos y una amplia gama de soluciones para las emergencias y la lucha contra los incendios.

En el espacio interior, mostró el Renault Trucks D 2.1 4x4 CCF. Es el primer camión de la gama D de categoría 3 carrozado con bomba forestal pesada. Este vehículo cumple con la normativa UNE-EN 1846-2 categoría 3 y ahora también está disponible con 320CV de potencia y con convertidor de par. Cuenta con un chasis robusto y adaptado a las necesidades en el ámbito más forestal de la extinción de incendios.

RENAULT TRUCKS E-TECH D WIDE 100% ELÉCTRICO

En el área exterior los asistentes han podido ver en funcionamiento su última novedad 100% eléctrica: el Renault Trucks E-Tech D Wide 100% eléctrico con autoescala Riffaud. Este camión ha sido diseñado para maximizar la maniobrabilidad en las zonas urbanas y está equipado con una autoescala de 33 metros.

“DESARROLLAMOS SOLUCIONES PERSONALIZADAS Y ADAPTADAS”

“Estar en SICUR junto a las empresas y los cuerpos referentes de la seguridad internacional es para nosotros un orgullo. El sector de emergencias y contra incendios es de vital importancia en nuestro día a día como personas. Y como embajadores de la filosofía de que nuestros conductores son héroes, tenemos el deber de desarrollar soluciones personalizadas y adaptadas que les permitan realizar su día a día con la máxima seguridad y maniobrabilidad”, asegura François Bottinelli, Managing Director de Renault Trucks España.



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

Año 46. #488.
Marzo 2024

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

SCANIA BEV REGIONAL



CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA



SCANIA BEV REGIONAL

MÁS SOLUCIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA

SISTEMA DE CALEFACCIÓN Y REFRIGERACIÓN COMPLETAMENTE RENOVADO

El sistema de calefacción y refrigeración se ha renovado completamente en los camiones Scania BEV Regional. Se garantiza que los componentes de la cadena cinemática y la batería mantengan una temperatura de funcionamiento idónea. Además, se mejora la climatización de la cabina, que se puede controlar fácilmente con las herramientas digitales de Scania.

AERODINÁMICA MEJORADA



La aerodinámica de la cabina también se ha mejorado con extensiones de deflectores de ventanillas para garantizar que cada kWh proporcione la máxima distancia y autonomía.

TRACTORAS 100% ELÉCTRICAS



Después de iniciar la comercialización de camiones rígidos 100% eléctricos para operaciones en el ámbito urbano y la corta distancia en 2021, Scania ha ampliado su oferta. Los transportistas tienen a su disposición vehículos rígidos y también cabezas tractoras (R y S), que dan respuesta a las necesidades del transporte regional.

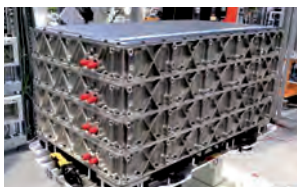
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Configuración de las ruedas	A/B 4x2, A/B 6x2, B 6x2*4
Distancia entre ejes	3250 – 5550 mm
Opciones de cabina	P, G, R, S
Propulsión eléctrica	EM C3-6 – Seis velocidades, 400/450 kW continuada (540/610 CV).
	EM C1-4 – Cuatro velocidades, 270/300/330/360/400 kW continuada (360/410/440/490/540 CV)
PTO	Interfaces eléctricas y electromecánicas
Capacidad de la batería	624 kWh (instalada), 468 kWh (disponible) con un 75 % de estado de carga: hasta 370 km de autonomía a 40 t GTW y 260 km de autonomía a 64 t GTW
Carga	CCS2 375 kW / 500 A CC, carga completa en menos de 85 min a 375 kW
PMA	Máximo 64 t

LOS CAMIONES SCANIA BEV REGIONAL
ESTÁN ESPECIALMENTE INDICADOS
PARA APLICACIONES DE MEDIA DISTANCIA,
COMO DISTRIBUCIÓN DE CARGA GENERAL
Y DE TEMPERATURA CONTROLADA

BATERÍAS QUE MARCAN LA DIFERENCIA

Scania utiliza celdas del fabricante sueco Northvolt, que tienen capacidad para alimentar camiones durante 1,5 millones de kilómetros. Uno de los principales puntos fuertes de las baterías de Scania son sus características de carga: a diferencia de muchas otras baterías, las de Scania pueden cargarse repetidamente hasta el 100 % de la ventana SOC sin que ello afecte a su vida útil. Además, tienen una curva de carga recta, lo que significa que se cargan con la misma velocidad cuando están casi llenas que cuando están casi vacías. La curva de carga recta proporciona tiempos de carga predecibles y la larga duración de la batería asegura un bajo coste total de propiedad.



MÁS DE 450 KM DE AUTONOMÍA



Desde Scania se ofrece una solución de electrificación completa que incluye el estudio de las rutas del cliente de manera personalizada y los puntos de recarga. En términos generales, podríamos hablar desde los 260 km con 64 t GTW hasta más de 450 km según la carga y ruta. "Lo ideal es valorar cada caso concreto", señalan sus responsables.

DOS MOTORIZACIONES DISPONIBLES

Para un rendimiento optimizado, Scania comercializa el motor eléctrico EM C3-6 de seis velocidades con una potencia continua de 400/450 kW (540/610 CV), y el EM C1-4 para una eficiencia energética optimizada. Tiene cuatro velocidades y cinco opciones de rendimiento: 270 kW (360 CV), 300 kW (410 CV), 330 kW (440 CV), 360 kW (490 CV) y 400 kW (540 CV) de potencia continua.

SERVICIOS DIGITALES



Scania pone a disposición de los transportistas un amplio abanico de alternativas digitales (My Scania, Smart Dash, la aplicación Scania Driver...) que potencian la electromovilidad con múltiples servicios para obtener conocimientos e intercambiar datos inteligentes y eficientes.

EL FABRICANTE SUECO AMPLÍA SU OFERTA DE CAMIONES, CENTRÁNDOSE EN NUEVAS APLICACIONES Y NECESIDADES DE TRANSPORTE. EN 2030, SCANIA ASPIRA A QUE EL 50 % DE SUS VENTAS SEAN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS



CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2024

SCANIA BEV REGIONAL



UN JURADO COMPUESTO POR MÁS DE MEDIO CENTENAR DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE YA TRABAJAN CON VEHÍCULOS 'ECO' Y ESPECIALISTAS DEL ÁMBITO DE LAS ENERGÍAS ALTERNATIVAS, HA DISTINGUIDO AL SCANIA BEV REGIONAL CON ESTE RECONOCIMIENTO

En un acto celebrado en Madrid que contó la presencia de medio millar de profesionales del sector del transporte, Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica, recogió de manos de Ramón Valdivia, vicepresidente de ASTIC, el galardón que acredita al nuevo Scania BEV Regional como el mejor camión movido con energías alternativas de este año.

Esta distinción que se entrega en el marco de los Premios Nacionales del Transporte reconoce el esfuerzo y la apuesta por la innovación de los fabricantes de camiones propulsados con energías alternativas.

"SCANIA LIDERA EL CAMINO HACIA UN TRANSPORTE SOSTENIBLE"

"Scania lidera el camino hacia un transporte sostenible y premios como este remarcan los esfuerzos que hacemos para reducir nuestro impacto en el planeta. Estamos muy satisfechos con este galardón porque detrás de cada uno de nuestros vehículos hay mucho trabajo en diseño, investigación, innovación y producción", asegura Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica.

JURADO PREMIO CAMIÓN 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 Ramón Mazo
TRANSPORTES MENENDEZ - 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



“ESTAMOS MUY SATISFECHOS CON ESTE GALARDÓN PORQUE DETRÁS DE CADA UNO DE NUESTROS VEHÍCULOS HAY MUCHO TRABAJO EN DISEÑO, INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y PRODUCCIÓN”

SCANIA: SOLUCIONES DE MOVILIDAD ELÉCTRICA EN CONSTANTE EVOLUCIÓN



NOVIEMBRE. CAMIÓN HÍBRIDO

Scania siempre se ha caracterizado por investigar múltiples alternativas para hacer posible un transporte sostenible. Hace casi una década, una de ellas fue un **camión híbrido** que se movía sólo con electricidad o con biocombustibles renovables (FAME o HVO)



SEPTIEMBRE. CAMIÓN BEV

El fabricante sueco ampliaba sus propuestas alternativas. Al vehículo PHEV se le unía un camión 100% eléctrico con una autonomía de hasta 250 km.

DICIEMBRE. LABORATORIO DE BATERÍAS

Scania anunció una inversión de 15,5 millones de euros para la creación de un nuevo laboratorio de baterías para vehículos eléctricos en sus instalaciones de investigación y desarrollo en Södertälje.



OCTUBRE. POLIVALENCIA

Scania mostró las posibilidades que ofrecen sus vehículos electrificados más allá de la distribución urbana. Pueden adaptarse a las necesidades específicas de los servicios municipales y de recogida de residuos.

DICIEMBRE. SCANIA BEV LARGA DISTANCIA

El fabricante sueco ha anunciado que completará su familia de camiones 100% eléctricos próximamente con la llegada de su tractora para realizar transporte de larga distancia.

2015

2018

ENERO. COLABORACIÓN CON NORTHVOLT

Las dos compañías comenzaron a trabajar conjuntamente para desarrollar y comercializar la producción de baterías optimizadas para alimentar vehículos industriales.



SEPTIEMBRE. CAMIÓN PHEV

En la IAA de 2018 se presentaba al sector el camión de distribución híbrido enchufable.

2020

2021



SEPTIEMBRE. LOS ALTERNATIVOS LLEGAN A ESPAÑA

Los transportistas y cargadores de nuestro país tuvieron la oportunidad de conocer y realizar pruebas en condiciones reales con el camión 100% eléctrico (BEV) y el híbrido enchufable (PHEV).

2022

2023



JUNIO. SCANIA BEV REGIONAL

Llegan los camiones 100% eléctricos de Scania para transporte de media distancia, disponibles con las cabinas dormitorio R o S. Por primera vez estaba disponible la configuración tractora 4x2.

2024

SEPTIEMBRE. PLANTA DE BATERÍAS

Scania pone en marcha su planta de montaje de baterías en la sede sueca de Södertälje.



LLEVAMOS LA ELECTRICIDAD MÁS LEJOS

CAMIONES ELÉCTRICOS (BEV) URBANOS Y REGIONALES

- Hasta 624 kWh
- Hasta 610 CV Regional y 400 CV Urbano
- 400 km de autonomía estimada (29t)
- Baterías propias de carga rápida más ecológicas y con una vida útil de 1,5 millones de km: 4 veces la distancia de la Tierra a la Luna
- Scania BEV Regional, Camión Ecológico del Año 2024

NEW ENERGY PARA UN NUEVO MUNDO



SCANIA



“HA SIDO UN AÑO EXITOSO PARA IVECO”

LA MARCA LIDERÓ EL MERCADO EN LIGEROS, MEDIOS Y PESADOS EN ESPAÑA

EN EL MARCO DE LA IVECO S-WAY EXPERIENCE, RUGGERO MUGHINI, DIRECTOR GENERAL DE IVECO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, HIZO BALANCE DEL EJERCICIO 2023 Y ANTICIPÓ LOS PLANES DE LA MARCA

Mughini comenzó su intervención echando la vista atrás: “En 2019 IVECO lanzó el S-WAY e inició una profunda renovación de imagen de marca. Desde entonces han surgido muchas dificultades (pandemia, crisis de semiconductores...), pero nosotros hemos seguido desarrollando nuestra hoja de ruta que ha culminado en 2023, un ejercicio casi normal que nos ha permitido recoger los frutos del trabajo de los últimos cuatro años.”

MÁS DE 6.300 DAILY

En el mercado de vehículos ligeros en el que se enmarca la Daily se han matriculado 35.117 unidades en 2023. “Son cifras récord que no veíamos desde principios de siglo”, ha destacado Ruggero. IVECO también ha crecido en este segmento: más de 6.300 unidades matriculadas (Daily) y una cuota del 18%.

EUROCARGO: 42% DE CUOTA DE MERCADO

En la gama media, IVECO se ha mantenido fuerte. “El Eurocargo ha conseguido unos resultados espectaculares: una cuota de mercado del 42% (950 unidades matriculadas)”. Los

concursos públicos convocados por muchos ayuntamientos recientemente han supuesto un impulso para las ventas de este vehículo.

“CON EL S-WAY VOLVEMOS A ENTRAR EN LAS GRANDES FLOTAS”

Los camiones pesados también han alcanzado cifras desconocidas durante los últimos años e IVECO con la gama WAY ha liderado este segmento con más de 4.400 matriculaciones y una cuota del 18,3%. “En 2018, dejamos de hacer pactos de recompra y nos salimos del mercado grande de las cabezas tractoras. Con el S-WAY volvemos a entrar en las grandes flotas y tenemos disponible producto financiero y pacto de recompra. Hemos ido recuperando nuestra posición tradicional”, ha explicado el máximo responsable de IVECO en nuestro país.

13.200 VEHÍCULOS ENTREGADOS:

“ES EL MEJOR DATO DE LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS” Además, IVECO ha entregado más de 1.500 vehículos usados durante 2023. “En total, durante





el pasado ejercicio pusimos a circular en las carreteras españolas 13.200 vehículos”, resumió Ruggero Mughini “Es el mejor dato de los últimos 15 años. Nos permite ser muy optimistas de cara al futuro que será completamente diferente”.

Desde IVECO consideran que durante los próximos años convivirán diversas tecnologías y trabajan en su desarrollo con un objetivo muy claro: “Queremos seguir siendo el referente en transporte de mercancías por carretera en todos los segmentos en el mercado español”.

RENOVACIÓN COMPLETA DE LA GAMA

La firma italiana ya se está preparando para dar respuesta al nuevo escenario con la renovación completa de toda su gama, que se presentó el pasado mes de noviembre en Barcelona. “Es la primera vez en la historia que hacemos una renovación de la gama al completo y realizamos una inversión tan elevada (1.000 millones de euros)”, recordó Mughini.

“EN TOTAL, DURANTE EL PASADO EJERCICIO PUSIMOS A CIRCULAR EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS 13.200 VEHÍCULOS”, DESTACA RUGGERO MUGHINI, DIRECTOR GENERAL DE IVECO

IVECO S-WAY



El buque insignia de la firma transalpina incorpora un gran número de novedades en sus versiones diésel y de gas natural, y se ha presentado la versión 100% eléctrica: S-eWAY. IVECO ha desarrollado un nuevo motor, el xCursor 13, que junto con las mejoras aerodinámicas, de transmisión y de conducción predictiva por GPS, permiten al nuevo **ahorrar**

hasta un **10% de combustible**. Este propulsor también está disponible en versión de gas natural. Por su parte, la versión 100% eléctrica ofrecerá una autonomía de 500 km. En cuanto a las novedades en el interior, destaca el nuevo salpicadero personalizable con una atmósfera totalmente digital.



+ INFO

EUROCARGO



Toda la gama Eurocargo cuenta ahora con **una generación totalmente nueva de motores Tector 7 GNC**. Este propulsor de GNC de 6,7 litros está disponible en tres versiones: 220 CV, 250 CV y 280 CV. Además de una mayor cilindrada y potencia, este camión ofrece un consumo ajustado, así como una mejora de las emisiones de CO2 de hasta un -10% frente al Tector 7 Diesel. Otras novedades son la transmisión automática ZF8-HP de 8 velocidades (disponible para los modelos diésel y los de GNC) y un nuevo panel de instrumentos totalmente digital con una pantalla de 10 pulgadas ocupa el centro del puesto de conducción.



+ INFO

DAILY



El fabricante italiano ha introducido diversas **novedades enfocadas a hacer más cómoda la vida del conductor**. Ahora incorpora nuevo cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas, de serie en toda la gama, y ha renovado el sistema de infoentretenimiento con pantalla a color de 10 pulgadas. Además, la **conectividad de serie** abre la puerta a nuevas funcionalidades y servicios especialmente diseñados para aumentar la productividad del cliente. Los conductores y los gestores de flota ahora pueden trabajar de forma más eficiente monitorizando a distancia los ajustes del vehículo a través de la aplicación Easy Daily o del portal IVECO ON.



+ INFO



MAN TRUCK & BUS IBERIA REAFIRMA SU APOYO A LA MUJER EN EL TRANSPORTE

EL FABRICANTE PONE EN MARCHA LA CUARTA EDICIÓN DEL PROGRAMA DE BECAS WoMAN

CON EL DOBLE OBJETIVO DE AUMENTAR LA PRESENCIA DE LAS MUJERES COMO CONDUCTORAS PROFESIONALES Y COLABORAR EN LA FALTA DE TRANSPORTISTAS QUE SUFRE EL SECTOR, MAN HA PUESTO EN MARCHA UNA NUEVA EDICIÓN DE ESTE PROGRAMA 'MADE IN SPAIN'

Este proyecto pionero consiste en una ayuda económica a una decena de mujeres, destinada a sufragar el 70% de los costes de la obtención del permiso de conducción de camiones, ya sea el C para rígidos o el E para articulados, además del Certificado de Aptitud Profesional para el transporte.

WoMAN no sólo genera cantera al volante. El recorrido formativo culmina con formaciones a través del programa MAN ProfiDrive, entre las que

destaca como gran "prueba de fuego" la subida al Puerto de Pajares (Asturias). Todo ello para que las becadas desarrollen sus habilidades al volante y conduzcan de una forma más segura, eficiente y sostenible.

«COMPROMISO CON LA INCLUSIÓN, LA DIVERSIDAD Y LA IGUALDAD»

"El mercado español está muy masculinizado, sólo el 2% de los conductores son mujeres en nuestro país. WoMAN aporta soluciones a este problema, dando visibilidad a la mujer conductora, algo que está obteniendo una respuesta social muy positiva, así como entre algunos grandes operadores. El compromiso de MAN es

EN LAS TRES PRIMERAS EDICIONES DE WoMAN SE HAN FORMADO 30 MUJERES. AHORA SE SUMARÁN DIEZ MÁS



**LAS SOLICITUDES
SE PUEDEN
PRESENTAR HASTA
EL PRÓXIMO
10 DE MAYO**

con la inclusión, la diversidad y la igualdad”, explica el CEO de MAN Truck & Bus Iberia, Stéphane de Creisquer.

ESCASEZ DE CONDUCTORES

En todo el mundo habrá hasta 7 millones de empleos por cubrir, mientras que en Europa se calcula que faltarán 745.000 empleos en 2028, según la Organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU).

Esta proyección viene condicionada por la falta de relevo generacional, ya que actualmente menos del 5% de los conductores profesionales de camión en Europa tiene menos de 25 años. Por todo ello, resulta clave buscar soluciones y alternativas que aseguren el relevo generacional y hacerlo con amplitud de miras, es decir, impulsando la presencia de colectivos que tradicionalmente han estado menos representados, como la mujer.

En el caso de las mujeres, la presencia de conductoras con licencia profesional en nuestro país es aún muy escasa, pues apenas supera el 2%, mientras que en el conjunto de Europa no llega al 3%. Fomentar su presencia puede ayudar a resolver un problema capital para un sector estratégico para nuestra economía, puesto que el transporte por carretera supone el 90% del total de mercancías y aporta cerca del 5% al Producto Interior Bruto (PIB).



MAN TIENE UN PLAN PARA LAS BATERÍAS DE SUS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Entre 2024 y 2025, MAN Truck & Bus pondrá en marcha centros de reparación de baterías en Italia, Dinamarca/Noruega, Austria, Bélgica, Países Bajos, Francia, Polonia y Reino Unido, y tiene previsto aperturas en otros países de Europa. En estos centros, que se sumarán



a los que ya están en funcionamiento en Alemania (Hannover-Laatz) y España (Barcelona), la empresa invertirá millones de euros durante los dos próximos años. El despliegue de los centros de reparación de baterías es muy necesario, dado que las primeras unidades de la nueva generación del MAN eTruck se entregarán a los clientes en 2024 y, además, ya hay más de 1.000 autobuses urbanos MAN eléctricos y más de 2.400 furgonetas MAN totalmente eléctricas circulando por las carreteras europeas. El principal objetivo de MAN Truck & Bus es aprovechar la batería del vehículo el mayor tiempo posible, por ello, tanto la reparación como el reacondicionamiento son clave dentro de las actuales medidas.

HELLO RENTACAR RECIBE LA UNIDAD NÚMERO 5.000 DE LA MAN TGE EN ESPAÑA



De izquierda a derecha: Stéphane de Creisquer, Roman Sitte y Alexander Vlaskamp de MAN Truck & Bus. Pablo Fueyo, Dtor Financiero y Apoderado, Alejandro Samper, Delegado de Madrid y Heliodoro Viñuela, Gerente de Hello Rentacar.

La MAN TGE acaba de superar un hito histórico en su trayectoria, con la entrega de la unidad número 5.000 en el mercado español. Esta unidad, una versión 3.140 con caja paquetera y acabado Individual Lion S, ya está en manos de Hello Rentacar, una compañía de alquiler de vehículos radicada en Asturias, pero con cobertura en otras provincias españolas. El protocolario acto de entrega de llaves tuvo más relevancia de la habitual, al contar con la presencia del CEO a nivel mundial de MAN Truck & Bus, Alexander Vlaskamp, quien estuvo acompañado de Roman Sitte, máximo responsable de la región Europa; y de Stéphane de Creisquer, director general de MAN Truck & Bus Iberia.



DAF LANZA LA SERIE EFFICIENCY CHAMPIONS

SUS MODELOS XD, XF, XG Y XG+ SE PODRÁN ADQUIRIR CON ESTAS NUEVAS CARACTERÍSTICAS

DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS LA EFICIENCIA DE LOS CAMIONES DE NUEVA GENERACIÓN DE DAF HA SIDO RESPALDADA POR DIVERSOS PREMIOS. PARA CELEBRAR TODOS ESTOS LOGROS, LA MARCA LANZA LA SERIE EFFICIENCY CHAMPIONS

Cada Efficiency Champion estará equipado de serie con una amplia gama de características de eficiencia, incluido el sistema DAF Digital Vision System (con cámaras en lugar de espejos) y un paquete aerodinámico completo con deflectores, faldones, guardabarros y una placa base especial con conducción de aire diseñada para una eficiencia óptima. También incluye neumáticos con baja resistencia a la rodadura, control de cruceo predictivo de serie y el potente freno motor MX de PACCAR. Junto con su peso extremadamente bajo y sus avanzados sistemas a bordo, "Efficiency Champions establece un nuevo estándar en transporte eficiente", destacan los responsables de DAF..

NUEVO SOFTWARE DEL MOTOR

La eficiencia se optimiza aún más gracias a una nueva generación de software del motor, que también está disponible como actualización para todos los vehículos de Nueva Generación DAF ya entregados. El nuevo software no solo garantiza un funcionamiento silencioso y equilibrado del motor, sino que también está listo para su uso en futuras incorporaciones a la plataforma de gestión de flotas en línea de DAF, cuyo objetivo es facilitar el mantenimiento predictivo.

Los DAF XD, XF, XG y XG+ Efficiency Champion también están totalmente equipados para funcionar con HVO (aceites vegetales tratados con hidrogeno). Esta última generación de biocombustibles puede reducir hasta un 90 % las emisiones de CO2.

SISTEMAS ADAS

Los DAF XD, XF, XG o XG+ Efficiency Champions de Nueva Generación están equipados con sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS) de serie, incluidas las versiones más recientes de los sistemas Advanced Emergency Braking System, Drive-off Assist, DAF Side & Turn Assist, Speed Limit Recognition y sistema de aviso de salida de carril.

"MODELOS EXTREMADAMENTE EFICIENTES"

"Cada DAF XD, XF, XG y XG+ de Nueva Generación es el campeón indiscutible en eficiencia de su segmento", asegura Bart Bosmans, miembro del Consejo de administración de DAF y responsable de marketing y ventas. "Los camiones Efficiency Champions son una confirmación más de nuestra posición de liderazgo en esta área. Estos modelos extremadamente eficientes garantizan a cada operador los costes de consumo de combustible más bajos", añade.





VOLKSWAGEN ENTREGA FURGONETAS ID. BUZZ CARGO A VESTAS VIVEIRO

LA MULTINACIONAL AVANZA EN LA ELECTRIFICACIÓN DE SU FLOTA EN TODA ESPAÑA

VESTAS HA RECIBIDO EN VIVEIRO LAS PRIMERAS UNIDADES DE ESTE MODELO 100% ELÉCTRICO INCLUIDAS EN SU ACUERDO CON VOLKSWAGEN Y ALPHABET PARA AVANZAR EN LA ELECTRIFICACIÓN DE SU FLOTA EN ESPAÑA

Esta flota ha incorporado ya los primeros 13 Volkswagen ID. Buzz Cargo 100% eléctricos, una cifra que se espera que aumente significativamente a corto plazo. Para finales de este año, Vestas se ha fijado como objetivo que al menos el 15 por ciento de sus 400 vehículos de servicio en España sean eléctricos.

“La escasez de puntos de recarga y de vehículos eléctricos diseñados para zonas rurales han frenado la electrificación de nuestra flota. Estamos viendo avances positivos en ambos aspectos, por lo que esperamos poder acelerar la transición hacia una flota cien por cien eléctrica”, apunta José Miguel Soto, Senior Area Manager de Vestas.

“UNA MOVILIDAD MÁS LIMPIA Y SOSTENIBLE”

Por su parte, Loreto Orejas, responsable de Rentigns y grandes cuentas de Volkswagen Vehículos Comerciales, añade que

“desde Volkswagen Vehículos Comerciales estamos encantados de ser parte activa en la electrificación de la flota de Vestas, uniendo fuerzas y contribuyendo a una movilidad más limpia y sostenible”

“Nuestro premiado Volkswagen ID. Buzz Cargo se puede personalizar adaptándose a las necesidades de cada cliente y con sus más de 400 km de autonomía y una potencia de carga de 170 kW, es el vehículo perfecto para todo de desplazamientos y libre de emisiones”, añade.

TRANSICIÓN A UNA FLOTA TOTALMENTE ELECTRIFICADA

En 2023, Vestas añadió 465 vehículos sostenibles a su flota global, incluyendo vehículos eléctricos y alimentados por biocombustible. Para apoyar la transición a una flota totalmente electrificada, Vestas ha firmado acuerdos de colaboración con Ford y Volkswagen en Estados Unidos y en Europa.



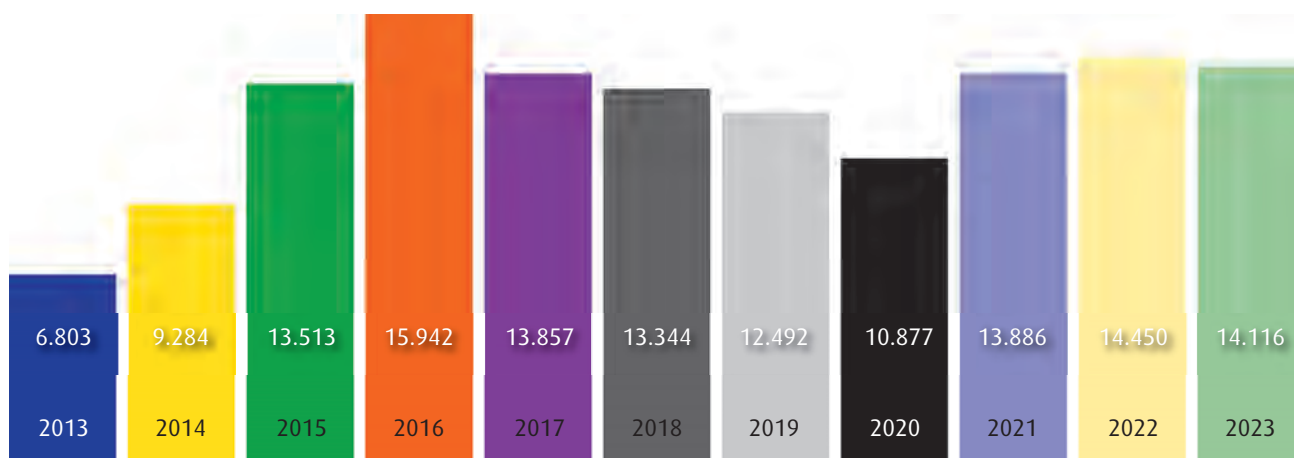


LAS LONAS VUELVEN A TOMAR EL MANDO

SUPERARON A LOS FRIGORÍFICOS PARA CONVERTIRSE EN EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE MÁS VENDIDO EN 2023

LECTRILER CON UNA CUOTA DE MERCADO DEL 25,41%, SCHMITZ CARGOBULL (22,59%) Y KRONE (9,71%) LIDERARON LAS VENTAS EN EL MERCADO ESPAÑOL, QUE CERRÓ 2023 CON UN LIGERO RETROCESO

Durante el pasado ejercicio se matricularon 14.116 remolques y semirremolques en España, un 2,31% menos que en 2022, según los datos recogidos por ASFARES. Por segundo año consecutivo las ventas se mantienen por encima de las 14.000 unidades, una barrera que no se superaba desde 2016 (15.942 unidades matriculadas).



EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES



Schmitz Cargobull lideró las matriculaciones de Frigoríficos con un crecimiento del 34,9%.

LIDERAN LAS LONAS

Las Lonas, que representaron más de un tercio de las ventas, fueron el tipo de semirremolque más matriculado en España durante el pasado ejercicio. Se comercializaron 4.870 unidades (+4,98%).

Por su parte, los Frigoríficos dieron un paso atrás (4.632 unidades / -8,44%) después de superar la frontera de las 5.000 unidades en 2022.

En el resto de los tipos, también hubo luces y sombras. Las matriculaciones de Furgones (706) se incrementaron un 26,07%, mientras que Basculantes (1.301 / -13,27%), Portacontenedores (800 / -18,28%), y Cisternas (653 / -11,52%) retrocedieron.

LECTRAILER EN LO MÁS ALTO

La compañía aragonesa (3.587 unidades y un 25,41% de cuota de mercado) superó a Schmitz Cargobull, que registró un crecimiento del 29,5% (3.189 unidades / 22,59%), y concluyó 2023 como el fabricante favorito en el mercado nacional. Les siguieron Krone, que cerró el pasado año con un 9,71% del total de las matriculacio-

LAS LONAS VOLVIERON A SITUARSE EN LO MÁS ALTO COMO EL TIPO DE SEMIRREMOLQUE/REMOLQUE MÁS VENDIDO EN ESPAÑA EN 2023: 4.870 UNIDADES (+4,98%)

MATRICULACIÓN POR TIPOS DE SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES

TIPOS	2023	CUOTA	2022	CUOTA	VAR. 23/22
→ Lonas	4.870	34,50%	4.639	32,10%	+4,98%
→ Frigoríficos	4.632	32,81%	5.059	35,01%	-8,44%
→ Basculantes	1.301	9,22%	1.500	10,38%	-13,27%
→ Cisternas	653	4,63%	738	5,11%	-11,52%
→ Furgones	706	5%	560	3,88%	+26,07%
→ Portacont.	800	5,67%	979	6,78%	-18,01%
→ Otros	1.154	8,18%	975	6,75%	+18,4%
→ TOTAL	14.116		14.450		-2,31%

FABRICANTE	2023	CUOTA %	2023/2022
→ SCHMITZ CARGOBULL	1.665	34,19%	+28,2%
→ LECTRAILER	1.475	30,29%	-9,9%
→ KRONE	805	16,53%	+39,3 %
→ KOEGEL	382	7,84%	+23,6%
→ GUILLEN	156	3,20%	-47,8%

LONAS Y SEMILONAS

FABRICANTE	2023	CUOTA %	2023/2022
→ SCHMITZ CARGOBULL	1336	28,84%	+34,9%
→ LECTRAILER	1083	23,38%	+9,3%
→ INDETRUCK	926	19,99%	-8,9%
→ SOR IBERICA	607	13,10%	-24,3%
→ KRONE	327	7,06%	-48%

FRIGORÍFICOS



Lecitrailer se mantuvo al frente del mercado español y experimentó un fuerte crecimiento en el segmento de Portacontenedores.

BASCULANTES

FABRICANTE	2023	CUOTA %	2023/2022
→ TISVOL	356	27,36%	-3,8%
→ GRANALU	287	22,06%	-17,1%
→ ROJO	79	6,07%	-11,2%
→ LECITRAILER	66	5,07%	-18,5%
→ SCHMITZ CARGOBULL	60	4,61%	-6,3%

PORTACONT.

FABRICANTE	2023	CUOTA %	2023/2022
→ LECITRAILER	274	34,25%	+37%
→ IBERTRAILER	220	27,5%	-41,6%
→ GUILLEN	88	11%	-18,5%
→ D-TEC	70	8,75%	-35,8%

FURGONES

FABRICANTE	2023	CUOTA %	2023/2022
→ LECITRAILER	285	40,37%	+4,4%
→ KRONE	208	29,46%	+70,5%
→ SCHMITZ CARGOBULL	89	12,61%	+32,8%

CISTERNAS

FABRICANTE	2023	CUOTA %	2023/2022
→ PARCISA	146	22,36%	-11,5%
→ SPITZER	94	14,4%	+22,1%
→ FARCINOX	85	13,02%	-25,4%
→ COBO HNOS	63	9,65%	+110%

nes en España (1.370 vehículos). Indetruck con 926 unidades (6,56% de cuota) y Sor Ibérica con 607 unidades (5,55%) completaron el Top 5.

ASÍ HA ARRANCADO EL AÑO

Durante los dos primeros meses del año se han comercializado 2.826 unidades en el mercado español, un 18,09% más que en 2023, según los datos de Asfares.

Las Lonas, con 524 matriculaciones en febrero (+36,6%), son el tipo más vendido en el arranque de 2024 (1.078 en total). Le siguen los Frigoríficos con 330 matriculaciones el pasado mes (-2,5%) y 807 unidades en total. Basculantes (276 unidades / +16,9%), Cisternas (145 / 15,1%) y Furgones (59 / 3,44%) han cerrado los dos primeros meses en positivo. Por su parte los Portacontenedores han registrado un retroceso: -38,1% (109 unidades).

En cuanto a los fabricantes, Schmitz Cargobull inicia el año en lo más alto (916 matriculaciones), seguido por Lecitrailer (753) y Krone (130).

SCHMITZ CARGOBULL LIDERÓ LAS VENTAS DE LONAS Y FRIGORÍFICOS EL PASADO AÑO, Y LECITRAILER FUE EL FABRICANTE QUE MATRICULÓ MÁS FURGONES Y PORTACONTENEDORES

TENDENCIA AL ALZA A MEDIO Y LARGO PLAZO



Aunque el mercado español experimentó un leve retroceso provocado por los efectos sumados del tacógrafo, los altos tipos de interés y la incertidumbre legislativa, 2023 fue el tercer mejor ejercicio de los últimos quince años. De cara a este año, desde la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (ASFARES) prevén que los próximos meses estén marcados por la estabilidad. “La bajada progresiva (aunque lenta) de tipos y las futuras modificaciones en masas y dimensiones nacionales e internacionales compensarán un bajo crecimiento del PIB, menor que la propia inflación, manteniendo el mercado activo y con tendencia al alza a medio y largo plazo”, apuntan.

EL EJERCICIO 2024 HA COMENZADO EN POSITIVO CON LAS LONAS COMO PUNTA DE LANZA (1.078 / +36,6%). SE HAN MATRICULADO 2.826 UNIDADES EN EL DOS PRIMEROS MESES (+18,09%)



El buen ritmo de las matriculaciones de las Lonas y los Furgones permitió a Krone mantener la tercera posición en el mercado español.



INNOVACIÓN Y DISEÑO

 **FARCINOX**



Farcinox iTank Cisterna del Año 2024
Premios Nacionales del Transporte



LECITRAILER MANDA EN EL MERCADO ESPAÑOL Y CRECE EN EUROPA

EL FABRICANTE ARAGONÉS MANTIENE SU POSICIÓN EN ESPAÑA Y GANA PROTAGONISMO EN EUROPA

LECITRAILER CERRÓ EL AÑO 2023 CON UNA DESTACADA CUOTA DE MERCADO EN ESPAÑA, ALCANZANDO EL 25,41% CON 3.587 VEHÍCULOS MATRICULADOS, UN 2,54% MÁS QUE EN 2022, SEGÚN LOS DATOS DE ASFARES

Por familias de producto Lecitrailer obtuvo cuotas destacadas en las principales categorías de producto, con un 30,29% en lonas, 23,38% en frigoríficos, 34,25% en portacontenedores y un 40,37% en furgones”, destacan sus responsables.

PROTAGONISMO EN EUROPA

Del mismo modo, dado que más de la mitad de su producción se destina a exportación, Lecitrailer es uno de los actores principales a nivel europeo. En Francia volvió a superar el 10% de cuota de mercado (2.179 unidades matriculadas) y en Portugal alcanzó el 20% de cuota. A estos buenos resultados en los países vecinos, han contribuido sin ninguna duda el hecho de que Lecitrailer cuenta con red comercial propia en estos territorios. Además, dispone de bases de servicio postventa en Lyon y en Mangualde. Desde Lecitrailer destacan igualmente los resultados obtenidos por Lecitrailer en otros mercados europeos, como son Italia, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Noruega y Reino Unido.

INNOVACIÓN Y CALIDAD

“El año 2023 consolida la posición de Lecitrailer como líder indiscutible en el mercado español de remolques y semirremolques, marcando un hito en su le-

gado de 26 años al frente del mercado. La empresa sigue demostrando su compromiso con la innovación, la calidad y la proximidad al cliente, preparándose para nuevos desafíos y logros en el futuro”, resumen desde la marca.

LECITRAILER, SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2024



Un jurado compuesto por más de 175 empresarios del sector del transporte de mercancías por carretera ha designado al Lecitrailer Furgón P400 Multi x4 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.

SCHMITZ CARGOBULL LIDERÓ LAS MATRICULACIONES DE LONAS Y FRIGORÍFICOS

En el segmento de lonas, la línea S.CS de Schmitz Cargobull experimentó un extraordinario crecimiento, con un total de 1,677 unidades matriculadas. Esto representa una cuota de mercado del 35.6%, marcando un aumento de casi un 30% en comparación con el periodo anterior. En cuanto al segmento frigorífico, la línea S.KO también alcanzó logros significativos, con 1,335 unidades matriculadas y una cuota de mercado del 28.8%. “El crecimiento del 34.7% en este segmento refleja la preferencia del mercado por la calidad y la innovación que ofrece Schmitz Cargobull en sus productos”, explican desde la marca.

“Estamos encantados de anunciar que Schmitz Cargobull Ibérica es líder del mercado en España en los segmentos más relevantes para nosotros como son las lonas y los frigos. Nuestro compromiso con la calidad, la innovación y la satisfacción del



cliente sigue siendo el motor de nuestro éxito”, afirma Miguel Iglesias, director comercial de Schmitz Cargobull Ibérica.

Además, Schmitz Cargobull consiguió un crecimiento sostenido en otros segmentos clave. Los furgones S.BO, los bascu-

lantes S.KI, ya en proceso de ensamblaje en Zaragoza, y los portacontenedores S.CF continúan mostrando un aumento en su presencia en el mercado, lo que contribuye aún más al éxito general de la empresa.

KRONE: SUBIDA EN LONAS Y FURGONES

El fabricante alemán reafirmó su tercera posición en el mercado español de semirremolques en 2023 con una cuota del 9,71% (1.370 unidades matriculadas). Los resultados de Krone se ajustan a la hoja de ruta que dio a conocer François Riveiro, su director gerente en España, ante más de un centenar de transportistas hace un año en Santomera (Murcia). “Mi reto personal es seguir creciendo en España, pero no solamente en ‘Frigos’. Queremos que las Lonas, los Portacontenedores, los Paqueteros... tengan protagonismo”, aseguró. En el segmento de los Frigoríficos se mantuvo en el ‘Top 5’, y experimentó un fuerte crecimiento en Lonas (ganó cuatro puntos de cuota de

mercado para elevarla hasta el 16,53% y alcanzó las 805 matriculaciones) y Furgones (208 semirremolques entregados y un 29,46% de cuota de mercado).

A nivel global, el grupo Krone cerró el ejercicio 2022/2023 con unas ventas de alrededor de 3.200 millones de euros. Fue el mejor año de su historia. De cara al futuro, sus máximos responsables han anunciado que la actual incertidumbre económica y las dificultades asociadas (crisis políticas internacionales, política de tipos de interés europea desfavorable...), están llevando a la empresa a adoptar “una postura cautelosa”, pero manteniendo su apuesta la digitalización y la innovación.



KÖGEL CRECE EN EL MERCADO ESPAÑOL

El fabricante alemán matriculó 434 semi-remolques en el mercado español durante el pasado ejercicio, un 34,8% más que en 2022. Este porcentaje convierte a Kögel en el constructor con mayor crecimiento dentro del Top 5. Kögel se mostró fuerte en el segmento de las Lonas: comercializó 382 unidades, un 23,6% más que en 2022. Con una cuota de mercado del 7,84% se posicionó como unas de las opciones favoritas de los transportistas

españoles. Su familia de Lonas ofrece un amplio abanico de alternativas: Cargo, que destaca por su amplio equipamiento de serie y su alto grado de personalización, Light Plus, que garantiza estabilidad y durabilidad con un chasis con peso optimizado, o Flexiuse con una estructura ajustable que le permite adaptarse a las distintas alturas de quinta rueda.

En la pasada edición de Solutrans, la marca dio a conocer diversas novedades:

una versión de Cargo con un suelo de madera especialmente robusto, que también soporta cargas mecánicas especialmente elevadas y reduce notablemente el desgaste resultante en el remolque. También mostró el Kögel Multi Container Stop (MCS), un sistema de cierre de contenedores especialmente cómodo y seguro para cajas móviles de todo tipo, y Kögel Light Rail, el primer remolque ferroviario de construcción ligera.



KÄSSBOHRER LANZA UNA NUEVA GENERACIÓN DE PORTACONTENEDORES

La gama de portacontenedores de nueva generación cuenta con modelos extensibles y fijos y da respuesta a las necesidades del transporte intermodal “en cuanto a facilidad operativa, robustez, larga vida útil del producto, así como eficiencia operativa y seguridad generales”, explican los responsables de la marca.

Kässbohrer comercializa el K.SHG AH extensible trasero y el K.SHG AVH extensible delantero y trasero. Ambos están fabricados con acero S 700 MC de conformidad con la norma ISO 1726-2 e ISO 1726, recubrimiento KTL. Su bastidor central octogonal garantiza la estabilidad y da respuesta a los problemas de torsión que provocaban daños permanentes en los vehículos con chasis de contenedores extensibles.

Además, ha ampliado toda su gama de vehículos con chasis de contenedores fijos estándar con el nuevo diseño. Concreta-

mente, el portacontenedor fijo K.SHG S para el transporte de contenedores de 20 a 40 pies, así como sus portacontenedores ligeros para el transporte de contenedores de 40 y 45 pies K. SHG L que presenta mayor vida útil del vehículo y una distribución de carga más uniforme.

Kässbohrer ha sometido a intensas pruebas a esta nueva familia de portacontenedores: 400 horas de test digitales para la validación del diseño y pruebas internas y en carretera durante 1.000.000 km. El objetivo es garantizar un rendimiento perfecto durante toda su vida útil.



PARCISA PLANTÓ CARA A LA INCERTIDUMBRE Y SE MANTIENE EN LO MÁS ALTO



Parcisa lideró las matriculaciones de cisternas en 2023 en el mercado español (146 unidades y un 22,36% de cuota de mercado). “Hacemos

un balance positivo, a pesar de la incertidumbre que sufrimos desde el principio del ejercicio. No solo por los elevados costes de fabricación, sino también por la propia incertidumbre generada por la inestabilidad política del país”, explica Pedro Martínez, Director Comercial y Marketing de Parcisa.

El fabricante manchego preveía una reducción de las operaciones durante este año, pero el buen ritmo de los primeros meses ha modificado sus estimaciones: “consideramos que se realizarán las mismas ventas que en 2023”. Parcisa fabri-

cará unas 400 unidades destinadas al sector químico y al alimenticio, que se entregarán en España y fuera de nuestras fronteras.

Martínez reconoce que el retraso en la aprobación de la nueva normativa de pesos y dimensiones está provocando una ralentización en la toma de decisiones de compra, pero recuerda que

“desarrollamos desde hace un tiempo vehículos con varias masas y dimensiones, y hemos podido aconsejar a los clientes modelos de semirremolque cisterna que cumplirán la nueva normativa”. De cara al futuro anticipa que presentarán novedades destinada al sector químico y otras a toda su gama de cisternas en general.



FARCINOX iTANK: DIGITALIZACIÓN Y SENSORIZACIÓN

Farcinox iTank es uno de los modelos más innovadores desarrollado por el fabricante de cisternas. Incorpora un sistema diseñado específicamente para la digitalización y sensorización de la misma, con el objetivo de mejorar la trazabilidad de la operativa y el producto cargado. A través de una pantalla de

gran resistencia, el conductor tiene acceso a toda la documentación del vehículo y el producto transportado. Además puede obtener un registro real de todas las acciones realizadas durante el trayecto y una precisa trazabilidad de la operativa y el producto desde la carga hasta la descarga. Farcinox iTank incor-

pora también Moduline, el chasis más innovador resistente y duradero desarrollado por Farcinox que integra funcionalidad y diseño. Este, basado en los principios de modularidad y fabricado mediante estampación, contribuyen a mejorar no sólo la resistencia a posibles roturas, sino que favorece su ligereza gracias a las formas más optimizadas de sus piezas, llegando a reducir entre 150 y 200 kg su peso. En su exterior, cuenta con un recubrimiento fabricado en poliéster ultraligero de alta resistencia para una reducción de tara de hasta 120 Kg.



PREMIO 'QUINTA RUEDA: CISTERNA DEL AÑO 2024'

Un jurado formado por más de 50 directivos de operadores de empresas dedicadas al transporte en cisterna y especialistas técnicos han designado a este vehículo como 'Cisterna del Año 2024'.





EXPOVANS & TRUCKS | 

4 AL 6 | **ABRIL** 2024

Salón del Vehículo Industrial y Comercial.

Organiza:   

Patrocinado por: 

Coincidiendo con:
FIR MACO
Feria - Materiales -
Construcción, Reforma,
Rehabilitación
Ahorro Energético.

ALICANTE ACOGERÁ LA PRIMERA EDICIÓN DE EXPOVANS & TRUCKS

La Cámara de Comercio de Alicante e IFA – Fira Alacant han organizado esta primera edición de EXPOVANS & TRUCKS, donde los empresarios del transporte, pymes y autónomos podrán conocer de primera mano las últimas novedades del sector del 4 al 6 de abril en IFA - Fira Alacant. EXPOVANS & TRUCKS ocupará casi 14.000 metros cuadrados y reunirá a más de 25 firmas expositoras. No faltarán a este encuentro marcas de vehículos comerciales como Peugeot, Cenntro, Citroën, Opel, Nissan, Ford, Maxus, Mercedes-Benz, Renault, y Volkswagen. Por supuesto, también estarán pre-

sentes fabricantes de camiones (Scania, Volvo, MAN, Isuzu, DAF, Ford Trucks, Iveco, Daimler Truck, o Renault Trucks) y semirremolques (Indetruck, Volquetes Gonzalez...), así como empresas de alquiler de vehículos (Covey, Demetrio, Primoti...) y representantes de la industria auxiliar (Hidráulicos Jomar, Oil Steel...). “EXPOVANS & TRUCKS representa una oportunidad única para los profesionales del sector de obtener información actualizada, establecer contactos comerciales clave y explorar nuevas oportunidades de negocio. Todo ello en un mismo espacio”, destacan desde la organización.



WORTEN EUROGROUP REFUERZA SU FLOTA CON CAMIONES SCANIA

La empresa malagueña especializada en el movimiento de mercancías industriales tanto en el ámbito nacional como en el europeo ha adquirido 21 tractoras Scania, 20 Super y un V8, que incrementan su flota hasta los 45 vehículos. La entrega ha sido realizada por el concesionario de Scania Hispánia de Málaga. “Scania nos aporta fiabilidad tanto en su producto como en el servicio postventa. Podemos centrarnos en nuestro negocio porque estamos tranquilos sabiendo que la parte del transporte recae en un partner en el que confiamos 100%. Esto es muy importante

para nosotros y se suma a los consumos espectaculares de los vehículos”, destaca Antonio Jesús Rodríguez Cerrillo, gerente de Worten Eurogroup.

El motor Super de Scania es un 13 litros acompañado con una nueva cadena cinemática y actualizaciones en el chasis y depósitos, además de nuevas cajas de cambios Opticruise y ejes propulsores más eficientes. Con estas mejoras, el rendimiento del vehículo consigue una reducción de al menos el 8% en el consumo de combustible.



ACTUALIDAD
→ NOTICIAS

FEDEX EXPRESS YA TRABAJA CON FURGONETAS MERCEDES-BENZ eSPRINTER EN ESPAÑA

La empresa de transporte exprés ha recibido las primeras unidades de las 33 nuevas furgonetas Mercedes-Benz eSprinter que se incorporarán a sus operaciones terrestres en España durante los próximos meses. Los vehículos totalmente eléctricos de 3,5t han sido asignados a las estaciones de FedEx Express en Madrid y Barcelona. Dieciséis furgonetas Mercedes-Benz eSprinter ya cubren las rutas de recogida y entrega de paquetes en el centro de Madrid, y próximamente 17 vehículos circularán por las carreteras de Barcelona. Un total de 33 puntos de carga estarán dispo-

nibles en ambas ubicaciones, donde el suministro de energía está certificado como procedente de energía renovable, que junto con una solución dinámica de gestión de dicha energía garantiza que toda la flota de vehículos eléctricos pueda cargarse adecuadamente durante la noche. FedEx Express ya ha sumado a sus operaciones vehículos eléctricos iguales a estos de Madrid y Barcelona en otras ubicaciones de Europa: 23 en Londres (Reino Unido), 12 en Ámsterdam (Países Bajos), y 28 están pendientes de entrega en el área de París (Francia).

COCENTRO

www.cocentro.com



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

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

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

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

✉ cocentro@cocentro.com



IVECO **IVECO BUS**





UN RECHAZO POR EMAIL CON SUS ANEXOS SIRVE PARA HACER PRESCRIBIR UNA RECLAMACIÓN CMR

LA NOVEDOSA SENTENCIA DE LA A. P. DE BILBAO 13 DICIEMBRE 2023

La Audiencia de Bilbao acaba de dictar una sentencia favorable al transportista, en la que, aceptando como válida una respuesta de rechazo por email a la reclamación por daños en la mercancía transportada, decide si esa contestación cumple el requisito adicional de “devolver los documentos” adjuntos a la reclamación que exige el art. 32.2 del Convenio CMR para hacer reanudar el plazo de prescripción, de suerte que, conforme al razonamiento del Tribunal, estando prescrita la reclamación, la demanda judicial de indemnización contra el transportista ha de fracasar.

1.-LA TEMPORALIDAD DE LAS LEYES

Una de las limitaciones del Derecho -que, por supuesto, no resta un ápice de su valor y utilidad- es su posible envejecimiento. En unos ámbitos más que en otros. Se suele decir que “la vida va por delante del Derecho”, y a menudo es cierto. Las leyes se promulgan para un momento determinado, pero más o menos tiempo después, por los cambios en la sociedad, en las costumbres, en las técnicas, etc., si no quedan obsoletas, al menos pueden exigir una labor de interpretación “modernizadora” por

los Jueces y Tribunales cuando las aplican. Entre estas materias está el transporte, tan distinto al realizado hace solo unas décadas, cuando ni todo conductor llevaba consigo un teléfono móvil, ni existían plataformas telemáticas de contratación, ni programas para organizar el viaje, ni los camiones eran tan rápidos y seguros, ni las carreteras tan fiables, etc.

Menos mal que nuestro Código Civil, que es sabio y además, de aplicación general a cualquier ámbito jurídico -por eso también se le llama Código “común”-, incluye muy al comienzo, al hablar de la “Aplicación de las normas jurídicas”, un preclaro art. 3, según cuyo apartado 1

“Las normas se interpretarán [por los Tribunales] en relación con [...] la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas”.

También exigen interpretación judicial las normas de redacción poco clara, o con omisiones (por analogía), etc.



LA PRESCRIPCIÓN OBEDECE A RAZONES DE SEGURIDAD JURÍDICA, PARA CONSOLIDAR LAS SITUACIONES EN DERECHO

Pese a ello, en lo fundamental, **el Convenio sigue siendo útil**, pues diseña un sistema muy razonable de reparto de responsabilidades entre el transportista y su cliente, que incluye una comprensible presunción de culpa del transportista contrapesada por un límite cuantitativo máximo de indemnización inexistente en otros negocios. A veces la referencia a lo "razonable" favorece la discrecionalidad del Juzgador (arts. 8.2, 16.3, 19, 30.5). También es cierto que en algunos puntos el Convenio CMR se ha actualizado, como en el expreso reconocimiento de la validez jurídica de la carta de porte electrónica o digital (Protocolo de 20 Febrero 2008).

Lo que, en cambio, aún puede parecer anticuado, casi siempre tiene que ver con los avances técnicos: en las comunicaciones, en la ejecución del viaje... En tales cuestiones, ¿**haría falta** actualizar la redacción de sus artículos? ¿No basta una **interpretación "actualizadora"** de los mismos -de aquellos preceptos que en la práctica sean invocados por los litigantes como aplicables- hecha por los Jueces y Tribunales? Veamos el caso concreto de la prescripción, la manera de suspender el curso de este plazo y también de reanudarlo.

2.-EL CONVENIO CMR, CON SUS CASI 70 AÑOS, SIGUE SIENDO ÚTIL

El Convenio CMR, regulador de los contratos de transporte de mercancías por carretera, no es ajeno a esta situación. Aprobado en 1956, sus casi setenta años de vigencia han hecho que **ciertas de sus previsiones** hayan devenido al menos **questionables**. Por ejemplo, en la excesiva amplitud de algunos plazos: treinta días desde la fecha de prevista fecha de entrega en destino, o sesenta desde el inicio del viaje sin noticias de la mercancía permiten considerar ésta como perdida y aplicar la consiguiente indemnización (art. 20.1), siete días laborables para que el destinatario comunique reservas por daños o pérdidas no aparentes (art. 30.1), veintuno para esta comunicación en el supuesto de retraso (art. 30.3); o ciertas previsiones, casi cómicas, como el transportista queda exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulten de la acción de roedores (art. 17.4).

MUCHAS VECES LEGISLACIÓN ANTIGUA EXIGE UNA LABOR DE INTERPRETACIÓN "ACTUALIZADORA" POR LOS TRIBUNALES

3.-QUÉ ES LA PRESCRIPCIÓN DE UNA RECLAMACIÓN

Las leyes suelen establecer, respecto a cada clase de contratos u otros actos jurídicos, un plazo de tiempo, transcurrido el cual ya no es posible reclamar por un supuesto incumplimiento: la reclamación sería ipso facto desestimada y archivada por los Tribunales, tan pronto esta circunstancia -mero haber sido ultrapasado ese plazo- fuera, ante ellos, alegada y probada su realidad por el litigante a quien favoreciese.

Es lo que se conoce como "plazo de prescripción" de reclamaciones -o de acciones- ("acción" es simplemente el ejercicio de un derecho en procedimiento ante un Tribunal). Y, como todos los demás plazos legales (también las presunciones, la llamada "cosa juzgada", etc.), **obedece a razones de seguridad jurídica**: el Derecho necesita certezas, certidumbres; no se puede estar indefinidamente pendiente de que, como una "espada de Damocles", alguien en cualquier momento pueda hacer variar las situaciones jurídicas: las relativas al transporte u otras. En definitiva, hace frente al abandono temporal del derecho por quien pudiera ostentarlo.

Este es asunto de gran importancia práctica, ya que muchas veces ocurre que los pleitos -también los relativos a contratos de transporte- se ganan o se pierden, no por llevar o dejar de llevar razón en el tema discutido o sustantivo (cuestiones de fondo: si la mercancía se dañó o no, si su robo fue o no evitable, si el precio del transporte había sido acordado o no, etc.), sino por causas aparentemente secundarias, de esta índole.

La duración de los plazos de prescripción **varía enormemente según de qué materia se trate**: pueden ser de unos días -faltas del trabajador (art. 60.2 Estatuto Trab.)-, de 1 año -para reclamar por responsabilidad extracontractual (Cód. Civil art. 1968,2º), de cuatro años -revisión por Hacienda (art. 66 LG Tributaria)- y hasta de 30 años -respecto a inmuebles (Cód. Civil art. 1963)-. Para delitos, depende de su respectiva gravedad -pena aparejada- (131.1 del Cód. Penal). Hay muchos otros plazos de prescripción también legalmente previstos.

EL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN PUEDE SUSPENDERSE - DEMOSTRANDO EL NO ABANDONO DEL DERECHO- Y TAMBIÉN REANUDARSE SU CURSO, BAJO CIERTOS REQUISITOS

Las reclamaciones de transporte por carretera prescriben en un año, desde que fue entregada la mercancía o se estableció el contrato de transporte (aunque, según la causa de la reclamación: pérdida parcial o total, daño, retraso, etc. puede ampliarse en tres meses), salvo si hubo dolo (mala fe): entonces este plazo es de tres años.

4. QUÉ DICE EL ART. 32 DEL CONVENIO CMR

El art. 32 del Convenio CMR regula el régimen de prescripción en las reclamaciones relacionadas con el (mal) cumplimiento de los contratos de transporte internacional por carretera, tanto si la reclamación procede del cargador contra el transportista (por ejemplo, por daños a la mercancía transportada, pérdida de ésta, retraso en su entrega al destinatario, etc.), como si procede del transportista contra el cargador (por ejemplo, por impago del precio del transporte –“portes”-), establece unos plazos para realizarla, etc.

Y, además, como regla especial, prevé la suspensión de su curso mediante una reclamación por escrito al transportista, y la reanudación de este curso si el transportista la contesta en sentido de rechazar su responsabilidad y por tanto, denegar el pago del importe reclamado.

Esa previsión especial está enunciada en su apartado 2, según el cual:

2. La reclamación escrita interrumpe la prescripción hasta el día en que el transportista rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que acompañan a la misma. [...].

La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho. [...] (Subrayado y negritas son nuestros)



5. ANTECEDENTES DE ESTA RECIENTE SENTENCIA

El art. 32 del Convenio CMR ha sido uno de los preceptos de dicho cuerpo normativo que, para su aplicación, ha motivado -necesitado de- interpretación “actualizadora” por los Tribunales. Así:

- a) Se discutió si bastaba una carta de reclamación para suspender la prescripción, puesto que el art. 32.3 CMR reenviaba a la normativa nacional y, en el caso de España, nuestro art. 944 del Código de Comercio prevé unas causas tasadas (lista cerrada) de interrupción de este plazo entre las que no se encuentra la simple comunicación escrita. Esto se decidió en sentido positivo, aplicando el art. 1973 del Código Civil, que es más amplio. Sentencias del Tribunal Supremo español (en adelante, TS) de 10 Junio 1985, 21 Enero 1986; 15 Noviembre 1993; 24 Febrero 1995; 4 Diciembre 1995; 29 Junio 1998; 25 Noviembre 2016, etc.
- b) Se admitió el correo electrónico para hacer la reclamación escrita al transportista, como vía válida para producir dicho efecto suspensivo. Sentencia del TS de 25 Noviembre 2016.
- c) Mucho antes de eso, también se dio validez como vía de interrupción al “telex” -cuyas máquinas quizá hoy se encuentren en algún museo, pero que quien suscribe, y probablemente algunos lectores, las han visto usar e incluso utilizado -: Sentencia del TS de 26 Abril 1986.
- d) Se discutió si, en fin, en caso de que la carta de reclamación acompañase solo fotocopias, también había que devolverlas, llegándose a la conclusión negativa. Se entendió que la previsión del Convenio CMR obedece a razones históricas: fue establecida en un momento en que la técnica de reproducción mediante fotocopia no estaba tan desarrollada ni su uso era tan habitual como lo ha sido después -hoy, junto a su carta de reclamación, nadie en su sano juicio se desprende conscientemente de documentos originales, sino que enviará siempre copias; además, ni siquiera es obligatorio -no lo exige el Convenio- que, para que la reclamación surta efecto suspensivo, acompañe documentos: citada Sentencias del TS de 10 Junio 1985 y 24 Febrero 1995.

6. LA CUESTIÓN AQUÍ DEBATIDA

Es eso último: el requisito de devolver los documentos anexos a la reclamación, cuando en efecto los adjunta, impuesta por el Convenio CMR en su art. 32.2, primera frase, cuando la contestación se hace por email.

O sea, no se planteaba cuestión de fondo: si las mercancías transportadas sufrieron o no daños, si hubo prueba de los mismos, si se formularon reservas, etc. El Juzgado de primera instancia inicialmente,

y la Audiencia en apelación después, se centraron en estudiar si la reclamación judicial estaba o no prescrita. Es decir, tratándose de un transporte internacional por carretera, en el art. 32 del Convenio CMR, habiendo una reclamación escrita al transportista, contestada por este también por escrito con rechazo de su responsabilidad. Y más concretamente, como decimos, si estaba cumplido el requisito, impuesto por dicho artículo, de devolver los documentos acompañados a la reclamación. De cuyo cumplimiento dependía la validez de la respuesta a efecto de hacer reanudar el curso del plazo de prescripción.

Esta reclamación, hecha por email, en efecto adjuntaba documentos de los cuales, según el reclamante, derivaba su derecho a ser indemnizado. Aquí, la reclamación procedía del asegurador del cargador, subrogado tras haber indemnizado a éste, situación habitual (permitida por el art. 43, párrafo primero, de la Ley 50/1980 de 8 Octubre, del Contrato de Seguro), pero indiferente a estos efectos. Se aplica sólo el Convenio CMR.

El transportista, al recibir esa reclamación respondió al mismo correo, rechazando su responsabilidad.

¿Cumple entonces esa forma sencilla ese requisito?

7. LA DECISIÓN DE ESTE TRIBUNAL

La Sentencia de Bilbao, Sección Cuarta, nº 767/20023, de 13 Diciembre 2023, que menciona pero no entra en otros aspectos (daños a la mercancía transportada, contratación o no del embalaje y de la estiba y desestiba), decide esta cuestión del requisito de la devolución de documentos -art. 32.2 del Convenio CMMR- de la manera más simple: recordando cómo funciona el correo electrónico, que todos usamos cada día tantas veces.

Dedica a ello, dentro de su amplio Fundamento de Derecho Tercero, su apartado 3.8. Que dice así:

3.8. El segundo de los requisitos que indica el precepto antes transcrito se refiere a la devolución de documentos. En tal sentido la interpretación que el juzgador de instancia efectúa sobre este extremo es acorde con el contexto y la realidad social del tiempo en que ha de ser aplicado el precepto (art. 32 CMR) conforme indica el artículo 3 de nuestro CC. Por ello no podemos desconocer que los documentos se acompañan adjuntos al e-mail, al que se encadena la respuesta de rechazo y la mención a los mismos con desglose y por ello en esa misma contestación y en unidad con la reclamación efectuada por e-mail se produce la devolución de los documentos. Es decir, los



CONTESTAR “EN BLOQUE” UN EMAIL DE RECLAMACIÓN, CON SUS DOCUMENTOS ANEXOS, CUMPLE EL REQUISITO DE DEVOLVER TALES DOCUMENTOS EXIGIDO POR EL ART. 32.2 CMR

documentos se acompañan con la reclamación vía correo electrónico y la respuesta de rechazo a la reclamación se produce de la misma manera por lo que esa forma es también aquella en la que opera la devolución, sin ser exigible modo distinto de devolución al ser en soporte digital y no físico los documentos adjuntados. Por tanto, se devuelven los documentos, al remitir el e-mail en el que se rechaza la reclamación y al que se adjuntan al estar concatenadas las conversaciones. 3.9. Por todo ello, procede confirmar la resolución de instancia que considera prescrita la reclamación ya que entre el día 9 de enero de 2018 que se rechaza la reclamación y el día 4 de junio de 2019 que se presenta la demanda ha transcurrido el plazo de un año. (Subrayado y negritas son nuestros)

La decisión parece clara: si a la reclamación por email se adjuntan documentos, al contestar esa reclamación se hace “en bloque”, incluyendo sus anexos, si los tuviere -como en este caso, sí los tenía-. Desconocemos, por no incluidos en el texto de la Sentencia, los detalles técnicos de aquella comunicación electrónica de respuesta (si se usó la tecla “Reenviar”, que puede hacerse a terceros -es lo habitual-, pero también al propio remitente del mensaje), o, como parece indicar, por el simple hecho de estar “concatenados” ambos mensajes.

En todo caso, decide el Tribunal, aquella respuesta hizo en efecto reanudar el plazo de prescripción, causando que éste finalizase antes ser presentada la demanda, y así estando prescrita la reclamación, evitó al transportista tener que indemnizar. Y, por supuesto, condenó al recurrente a pagar las costas de la apelación.



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

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



CONVERSIÓN A GAS: TECNOLOGÍA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

UNA FÓRMULA VÁLIDA PARA CUMPLIR LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES

LA CONVERSIÓN O 'RETROFIT' DE MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA DE DIÉSEL O GASOLINA A GAS NATURAL O GAS LICUADO DEL PETRÓLEO ES UN PROCESO QUE HA GANADO INTERÉS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS DEBIDO A SUS BENEFICIOS AMBIENTALES Y ECONÓMICOS

Esta transformación consiste generalmente en la adición de una proporción de gas al combustible original del vehículo, dando lugar a una mezcla de ambos combustibles que entrará en la cámara de combustión del motor. El experto en este tipo de 'retrofit', antes de iniciar el proceso de conversión, evalúa el estado del motor y del sistema de combustible existente. Se deben inspeccionar componentes como los inyectores, el sistema de

admisión y el sistema de escape para asegurar que estén en condiciones adecuadas para la conversión.

EN MANOS DE EXPERTOS

Es crucial ponerse en manos de empresas con un nivel tecnológico y experiencia adecuados que dispongan de un kit de conversión diseñado específicamente para adaptar el tipo de motor al nuevo combustible, ya sea gas natural o GLP. Este kit incluye componentes como un sistema de inyección de gas, reguladores de presión, y centralita electrónica, que se encarga de monitorizar el adecuado funcionamiento del motor tras su conversión a gas.

Este es un factor muy importante porque las soluciones 100% digitales que dispongan de una centralita electrónica capaz de leer, vía CAN Bus, todas las señales de las centralitas originales del vehículo, permiten garantizar que el sistema respeta todos los



LA CONVERSIÓN DE MOTORES DE DIÉSEL O GASOLINA A GAS NATURAL O GAS LICUADO DEL PETRÓLEO OFRECE UNA SERIE DE VENTAJAS IMPORTANTES: REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES, MENORES COSTOS DE COMBUSTIBLE Y MAYOR DURABILIDAD DEL MOTOR

parámetros iniciales de funcionamiento del motor y sus prestaciones. Ante cualquier duda, la electrónica es capaz de cortar de forma instantánea el flujo de gas al motor y este volvería a funcionar con el combustible original exclusivamente.

DIVERSAS VENTAJAS

Una de las principales ventajas de convertir motores diésel o gasolina a gas es la reducción significativa de emisiones contaminantes. Tanto el gas natural como el gas licuado del petróleo producen menos óxidos de nitrógeno (NOx), partículas y CO2 en comparación con los combustibles tradicionales, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire y reducir el impacto medioambiental.

El gas natural y el gas licuado del petróleo habitualmente son más económicos que el diésel o la gasolina, lo que puede ayudar a conseguir un ahorro significativo en combustible a lo largo del tiempo. Además, en algunos lugares, existen incentivos fiscales y subsidios para fomentar la conversión a combustibles más limpios, lo que puede mejorar aún más la rentabilidad de la conversión.

No es menos importante remarcar que los motores que funcionan con gas natural o gas licuado del petróleo tienden a experimentar menos desgaste y co-

rosión en comparación con los motores diésel o de gasolina. Esto se debe en parte a la naturaleza más limpia del combustible, que reduce la acumulación de depósitos y la corrosión en los componentes del motor, prolongando así su vida útil.

Con la creciente preocupación por el impacto ambiental de los vehículos de combustión interna, el 'retrofit' a gas natural o a GLP puede ayudar a cumplir con regulaciones más estrictas sobre emisiones contaminantes. Esto es especialmente relevante para flotas de vehículos comerciales y empresas que operan en áreas urbanas, zonas de bajas emisiones (ZBE) o sensibles desde el punto de vista ambiental porque permite obtener en muchos casos la etiqueta ECO para vehículos con un motor que tengan, al menos, clasificación de emisiones EURO 4/ EURO IV.

UNA OPCIÓN CADA VEZ MÁS ATRACTIVA

En España, el parque de vehículos para uso profesional tiene una antigüedad media elevada (13 años). Disponemos de un rico tejido empresarial de pymes y micro-pymes que, en muchos casos, no disponen de recursos para renovar las flotas de forma rápida o al menos al ritmo que ha marcado la legislación comunitaria.

En conclusión, el 'retrofit' de motores de diésel o gasolina a gas natural o gas licuado del petróleo ofrece una serie de ventajas importantes, incluida la reducción de emisiones contaminantes, menores costos de combustible y mayor durabilidad del motor. Aunque el proceso de conversión puede requerir una inversión inicial (nada exagerada, en ningún caso), los beneficios a largo plazo tanto para el medio ambiente como para el bolsillo hacen que esta opción sea cada vez más atractiva para propietarios de flotas y conductores individuales.

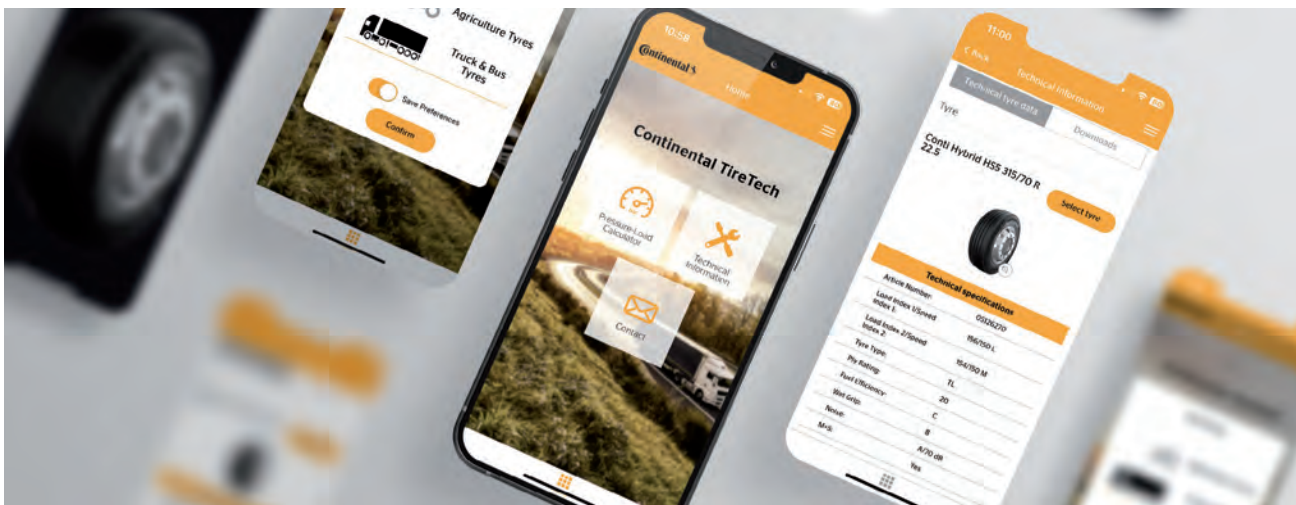
AUNQUE EL PROCESO DE CONVERSIÓN PUEDE REQUERIR UNA INVERSIÓN INICIAL (NADA EXAGERADA, EN NINGÚN CASO), LOS BENEFICIOS A LARGO PLAZO TANTO PARA EL MEDIO AMBIENTE COMO PARA EL BOLSILLO HACEN QUE ESTA OPCIÓN SEA CADA VEZ MÁS ATRACTIVA



Salvador Nuñez Bustos
Secretario Técnico ASCATRAVI

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

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



CONTINENTAL AMPLÍA Y MEJORA LA HERRAMIENTA TIRETECH

Esta herramienta es clave para que los vehículos de la flota estén equipados con los neumáticos correctos, y que dichos neumáticos estén inflados a la presión óptima en cada momento. Ahora, con la actualización, se han agregado nuevas funciones adicionales para neumáticos de camiones y autobuses. Por ejemplo, las recomendaciones actuales sobre neumáticos de invierno, publicadas por Continental cada otoño, ahora también estarán disponibles en la aplicación. Asimismo, se han incluido dos módulos nuevos. En primer lugar, el módulo de diagnóstico de neumáticos, que identifica

cambios y anomalías en los neumáticos de camiones y autobuses, y proporciona recomendaciones sobre cómo abordarlos. Y, en segundo lugar, el módulo para el reesculturado de neumáticos, donde los talleres de neumáticos pueden encontrar el patrón adecuado para neumáticos de vehículos comerciales de Continental, así como otra información útil. Además Continental ha ampliado la aplicación TireTech para abarcar también los segmentos de neumáticos de rápido crecimiento para furgonetas y autocaravanas y, por tanto, abrirla a los conductores de estos vehículos.



DAF PREMIA A SUS MEJORES PUNTOS DE SERVICIO

Cada año, DAF premia a los concesionarios con los mejores resultados, distinguiendo a aquellos que han logrado una excelente satisfacción del cliente. En evento celebrado en Málaga, la corporación checa NEVA Group fue nombrada «International DAF Dealer of the Year». El premio «International PACCAR Parts Dealer of the Year» le fue otorgado al concesionario DAF TH Trucks Romania, y el concesionario DAF italiano Delcom consiguió el «International PACCAR Financial Dealer of the Year». DAF también distinguió a su mejor concesionario de servicio y posventa en cuanto a rendimiento. Este galardón se concedió a ESA Trucks en Polonia (Godzieszów, Iłowa, Poznań, Swiecko, Konin, Ostrow y Zielona). El concesionario español Whole and Retailer de Santa Cruz de Tenerife (España) fue reconocido con un Silver Award.

EL PARTNER PORTAL DE DIESEL TECHNIC SE RENUEVA

El Partner Portal de Diesel Technic empezó a ofrecer sus servicios en 2015 y se ha convertido en un referente en el sector de la posventa del vehículo comercial. Ofrece un acceso a toda la gama de Diesel Technic (43.000 recambios y accesorios). Ahora gracias a su profunda actualización, los usuarios del Partner Portal podrán disfrutar de nuevas y numerosas funciones mejoradas. Destacan: la búsqueda de productos optimizada, optimización para su uso en teléfonos inteligentes y tabletas, acceso más rápido a toda la información, permite visualizar el estado de los pedidos y realizar un seguimiento del envío...



¡ENHORABUENA!

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

#PremiosNacionalesDelTransporte



PATROCINADORES



NEW GENERATION DAF

Efficiency Champions



DAF presenta una edición especial de sus camiones XD, XF, XG y XG+ de Nueva Generación con unas emisiones de CO₂ extremadamente bajas, una excelente puntuación VECTO, tarifas de peaje reducidas y un magnífico coste total de propiedad, que no deja de recibir importantes condecoraciones por el consumo de combustible más bajo del sector. Descubra los "Efficiency Champions".

WWW.DAF.COM/EFFICIENCY-CHAMPIONS

