

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

Año 48. #496.  
Marzo-Abril 2025

# TRANSPORTE3

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

## LAS 44 TONELADAS, MUY CERCA



## NUEVO MAN D30: ALTA EFICIENCIA

- Entrevista: Luis Fernando Reyes (DAF España y Portugal) ·
- Legal: La “acción directa” para cobro del transporte aún ofrece dudas ·
- Nuevo Volkswagen Caddy PHEV · Suplementos: Volvo FH Aero, Camión del Año 2025 y Renault Master, Vehículo Industrial Ligero del Año 2025 ·
- Especial: Transporte Frigorífico ·

# SIMPLIFICANDO TU TRABAJO.



## Con la nueva y revolucionaria cadena cinemática D30 PowerLion.

Haciendo que las rutas de larga distancia sean más económicas. Con una eficiencia máxima por encima del 50%, el nuevo motor MAN D30 es uno de los motores para vehículos industriales más avanzados del mundo. Junto con un aerodinámica optimizada y elementos específicamente desarrollados para la mejora de la eficiencia, permite un ahorro de combustible de hasta el 4 %\*. Esta eficiencia se acompaña de nuevos y elegantes acabados interiores, pantalla digital de nuevo diseño y MAN SimplePay, una solución sobre plataforma digital que simplifica la gestión de los costes explotación mediante pagos sin contacto. Más información: [www.truck.man](http://www.truck.man)

\* En comparación con el modelo anterior de tractora con semirremolque de larga distancia, el consumo de diésel se reduce en hasta un 4 %.





## UN PRIMER PASO PARA AFRONTAR LA ESCASEZ DE CONDUCTORES



Luis Gómez-Llorente  
Director de Transporte 3

**A** principios de febrero, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible presentó el Plan Reconduce, la primera iniciativa con medidas concretas para fomentar la captación de talento y la incorporación de nuevos conductores profesionales al sector del transporte por carretera. Se trabaja en un plan de ayudas para financiar, con hasta 2.000 euros por persona, la obtención de permisos de conducir de las clases C y D (para camiones y autobuses, respectivamente). A falta de que concluya el trámite de audiencia e información pública del Proyecto de Real Decreto, el objetivo es activar la convocatoria en las próximas semanas.

En principio, optarán a esta ayuda económica las personas con el título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, y la podrán utilizar para cualquier gasto vinculado a la obtención de estos permisos (tasas de examen, de expedición del permiso, gastos derivados del examen psicotécnico...). Desde el Ministerio han aclarado que esta ayuda es compatible con otras ya existentes destinadas a la obtención de estos permisos. El presupuesto total destinado a estas ayudas es de 500.000 euros.

Por otra parte, también se ha puesto en marcha una campaña digital destinada a visibilizar la profesión y sus salidas profesio-

nales, y junto al Ministerio de Defensa se están desarrollando talleres informativos para que el personal de tropa y marinería, con el fin de dar a conocer nuevas oportunidades laborales en el sector del transporte por carretera, una vez pasen a la Reserva de Especial Disponibilidad.

Si se analizan las cifras, en principio, parece que el impacto del Plan Reconduce será limitado: en España se necesitan unos 30.000 conductores de camión y, en el mejor de los casos, este plan otorgará una ayuda a menos de 300 personas con el título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera. Respecto a los reservistas de especial disponibilidad, en España hay menos de 8.000 y tanto los que están trabajando como los que se encuentran en paro, reciben algo más de 700 euros todos los meses. ¿Cuántos de ellos estarán dispuestos a subirse a un camión?

Es positivo que por primera vez desde el Ministerio de Transportes se activen medidas concretas para paliar un problema cuya dimensión no deja de crecer, pero parece que será necesario reforzar otras estrategias, como la incorporación de conductores de terceros países y el incremento de los salarios, para lograr un cambio sustancial en el sector.



**03 EDITORIAL**

Un primer paso para afrontar la escasez de conductores

**33 SUPLEMENTO**

Renault Master, Vehículo Industrial Ligero del Año 2025

**06 EN PORTADA**

Las 44 toneladas están muy cerca

**20 ESPECIAL**

Transporte Frigorífico

**40 PRODUCTO**

Volkswagen Caddy PHEV

**18 PRODUCTO**

Nuevo MAN D30: Alta eficiencia

**42 CONTACTO**

MAN TGE Next Level



## 10 REPORTAJE

Escasez de conductores profesionales:  
El sueldo no es el problema

## 12 ENTREVISTA

Luis Fernando Reyes  
(DAF España y Portugal)

## 25 SUPLEMENTO

Volvo FH Aero, Camión del Año 2025

## 44 LEGAL

La "acción directa" para cobro  
del transporte aún ofrece dudas

# 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: Infoycomunicación

### 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](http://www.editec.es) / [editec@editec.es](mailto:editec@editec.es)



ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE





# LAS 44 TONELADAS ESTÁN MUY CERCA

EL MINISTERIO DE TRANSPORTES HA DADO LUZ VERDE, Y SOLO FALTA QUE SE PRONUNCIE LA DGT

LA 24ª EDICIÓN DEL FORO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE AECOC REUNIÓ UN AÑO MÁS A TODA LA CADENA DE TRANSPORTE. MÁS DE 400 REPRESENTANTES DE EMPRESAS DE TRANSPORTE, USUARIOS, ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, OPERADORES LOGÍSTICOS Y ASOCIACIONES EMPRESARIALES, SE DIERON CITA EN MADRID

**D**urante el acto de inauguración de esta 24ª edición, el director general de AECOC, José María Bonmatí, destacó que “estamos en un momento clave para el futuro del sector. Un cambio imparable que requiere un marco normativo claro, que aporte seguridad jurídica y permita a las empresas tomar decisiones firmes para mejorar la eficiencia, sostenibilidad y productividad de sus operaciones”.

## 44 TONELADAS: A LA ESPERA DE LA DGT



Al igual que en años anteriores, Bonmatí reclamó la importancia de aprobar la modificación del Reglamento General de Vehículos para permitir el incremento de la masa máxima autorizada a 44 toneladas. “La demora en su aprobación y la falta de claridad en este sentido, están generando incertidumbre en las inversiones a largo plazo y afecta directamente a la

competitividad de las empresas que ya están preparadas para aprovechar sus beneficios”, afirmó.

Además, el director general de AECOC desveló que el ministro de Transportes, Óscar Puente, aseguró durante la cena previa a este Foro que el Ministerio ha dado luz verde a la aprobación de las 44 toneladas y que ahora la decisión final corresponde a la DGT.

En la clausura del acto, la secretaria general de Transporte Terrestre, Marta Serrano, insistió en que el Ministerio es plenamente consciente de la importancia de aprobar cuanto antes el incremento de la MMA a las 44 toneladas y confirmó que están trabajando estrechamente con la DGT en los trámites finales de esta reivindicación histórica del sector. «Contribuirá a mejorar la competitividad del transporte y la reducción de emisiones», afirmó Serrano.



## LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Otra normativa que se vio afectada por la convocatoria anticipada de elecciones generales en julio de 2023 fue la Ley de Movilidad Sostenible. Desde AECOC confían en que se apruebe cuanto antes porque «tiene el po-

tencial de transformar profundamente nuestro sector, con la sostenibilidad y la digitalización como ejes clave para afrontar los retos presentes y futuros». Además, José María Bonmatí recordó el papel que está jugando en este sentido la iniciativa Lean&Green, que cuenta con más de 160 empresas en España comprometidas con la reducción de emisiones en sus operaciones logísticas y de transporte. «Gracias a sus esfuerzos, las empresas auditadas han reducido sus emisiones en un 30% de media, evitando la emisión de más de 2,5 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, el equivalente a un camión dando más de 80.000 vueltas al mundo», detalló.

#### IMPULSO AL FERROCARRIL

AECOC mantiene un firme compromiso con la intermodalidad, promoviendo desde 2013 el uso del transporte ferroviario en el sector del Gran Consumo. Sin embargo, los datos nos muestran que, a pesar de su potencial para reducir emisiones, solo un 39% de las empresas lo utilizan, y en la mayoría de los casos representa menos del 5% de sus operaciones de transporte. «Ante este escenario, los corredores Mediterráneo y Atlántico juegan un papel clave para el desarrollo del transporte intermodal de mercancías», señaló Bonmatí.

## EL MINISTERIO ES MUY CONSCIENTE DE LA IMPORTANCIA DE APROBAR CUANTO ANTES EL INCREMENTO DE LA MMA A LAS 44 TONELADAS

#### ESCASEZ DE CONDUCTORES

Los cargadores expresaron su preocupación por este problema que no deja de agravarse. «No solo impacta a las empresas de transporte, sino que también tiene consecuencias para la economía en general y para el conjunto de la sociedad. Es esencial que trabajemos juntos: empresas usuarias, transportistas y administraciones deben colaborar para atraer a nuevos profesionales, hombres y mujeres al sector, asegurando la sostenibilidad y eficiencia del transporte de mercancías en nuestro país», concluyó el director general de AECOC.

Posteriormente, la directora de Logística y Transporte de AECOC, María Tena, expuso algunos datos que dejan patente la dimensión del problema: en España hay 30.000 vacantes sin cubrir, mientras que, en el ámbito europeo, la cifra asciende a 233.000. El envejecimiento de la plantilla agrava aún más la situación, ya que el 70% de los conductores en España supera los 50 años y un tercio de los profesionales en la UE tiene más de 55 años. El 99% de los asistentes a este encuentro considera que la falta de relevo generacional es una amenaza para la competitividad del sector y un factor clave en el aumento de costes de transporte en el medio plazo.

**SIL**  
**Barcelona**  
18 - 20 junio 2025

**CONECTAMOS  
MUNDOS  
PARA IMPULSAR  
LA INNOVACIÓN**

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE,  
INTRALOGÍSTICA Y SUPPLY CHAIN

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

Organizado por

**ZF** | CONSORCI  
**barcelona**  
ZONA FRANCA

Media Sponsor

**LA VANGUARDIA**



# «ES NECESARIO UN NUEVO PLAN DE AYUDAS PARA EL TRANSPORTE PESADO»

ANFAC RECLAMA APOYO PARA QUE CAMIONES Y AUTOBUSES AFRONTEN LA DESCARBONIZACIÓN

**POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO, TODO EL ECOSISTEMA DEL TRANSPORTE TERRESTRE SE REUNIÓ EN LA SEGUNDA EDICIÓN DEL FORO ANFAC DE VEHÍCULO INDUSTRIAL Y AUTOBÚS, QUE ESTE AÑO SE CELEBRÓ BAJO EL TÍTULO "TRANSPORTEMOS EL CAMBIO"**

**E**l foro arrancó con la intervención de **Josep María Recasens, presidente de ANFAC**, quien destacó que “la transición hacia la movilidad cero emisiones es una meta compartida, si bien el camino no es igual para todos. Los vehículos industriales y los autobuses no son simples medios de transporte: son herramientas de trabajo”. Sin embargo, para Recasens, la descarbonización del transporte pesado “sigue sin ocupar el espacio que merece en el debate público, a pesar de que las exigencias para el sector y sus usuarios son cada vez mayores. La descarbonización debe ir de la mano de la competitividad: no se trata solo de sostenibilidad o de reducción de emisiones, sino también de tecnología. Es una oportunidad única para que España se consolide como un ‘hub’ tecnológico, aprovechando el potencial de la conectividad y la automatización también en el ámbito del vehículo industrial y el autobús”.



El presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles recordó que, desde ANFAC, presentaron el año pasado la Hoja de Ruta 2024-2026 del Vehículo Industrial, y lamentó que el cumplimiento de

estas medidas ha sido “escaso”. “Elaboramos un plan con medidas realistas y un objetivo claro: avanzar hacia los ambiciosos compromisos de descarbonización. Desde el sector no pedimos soluciones imposibles, sino un apoyo tangible para acelerar la descarbonización con el mismo nivel de esfuerzo que se aplica a los turismos”. “Las administraciones deben ser un socio indispensable en este reto, facilitando que los transportistas puedan renovar sus flotas con seguridad y sin perder competitividad”, concluyó Recasens.

## ESCASOS AVANCES

A continuación, tomó la palabra **José López-Tafall, director general de ANFAC**, para abordar durante su intervención los retos y las claves para acelerar la descarbonización del transporte terrestre. También hizo referencia a la Hoja de Ruta 2024-2026 del Vehículo Industrial y Autobús, alertando sobre la urgencia de abordar esta transformación. “Un año después, seguimos sin un plan de ayudas al vehículo pesado, sin respuesta a nuestras reclamaciones y sin señales de que algo vaya a cambiar. Es necesario que, desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, se establezca un nuevo plan de ayudas para el transporte pesado, y que este mejore tanto en dotación económica como en eficiencia”, señaló.





Vehículos  
Comerciales

# Refuerza tu equipo

## Descubre los nuevos modelos de nuestra flota

Encuentra el compañero ideal para tu negocio con los nuevos modelos de Volkswagen Vehículos Comerciales. Descubre nuestras soluciones de ecomovilidad, más eficientes y sostenibles: el nuevo Caddy Cargo eHybrid y el ID. Buzz Cargo 100% eléctrico.



Gama Crafter con motores EU6 consumo medio combinado WLTP: 8,0 – 12,6 l/100 km. Emisión en el ciclo combinado de CO<sub>2</sub> según WLTP: 211 - 330 g/km. Gama Nuevo Transporter con motores EU6 consumo medio combinado WLTP 7,0 – 9,0l/100 km. Emisión en el ciclo combinado de CO<sub>2</sub> según WLTP: 182 – 235 g/km. Gama ID. Buzz Cargo con consumo eléctrico medio combinado según WLTP: 20,4 – 22,6 Wh/km (l/100 km). Autonomía eléctrica combinada 397 km. Emisión de CO<sub>2</sub> en el ciclo combinado según WLTP: 0 g/km. Gama Caddy Cargo eHybrid con consumo medio combinado de combustible según WLTP: 0,5 – 0,5 l/100 km. Consumo medio combinado de combustible con batería descargada según WLTP: 6,4 l/km. Consumo eléctrico medio combinado según WLTP 18,6 – 19,3 kWh/100 km. Emisión de CO<sub>2</sub> en el ciclo combinado según WLTP: 11 - 12g/km. Gama Amarok con motores EU6 consumo medio combinado WLTP: 8,6 – 10,1 l/100 km. Emisión en el ciclo combinado de CO<sub>2</sub> según WLTP: 225 - 265 g/km.



# ESCASEZ DE CONDUCTORES PROFESIONALES: EL SUELDO NO ES EL PROBLEMA

LA IRU HA PUBLICADO UN INFORME SOBRE LA ESCASEZ GLOBAL DE CONDUCTORES DE CAMIÓN

## EL DOCUMENTO MUESTRA UN ALARMANTE CRECIMIENTO DE LA BRECHA DE EDAD ENTRE LAS TASAS DE EMPLEO DE CONDUCTORES JÓVENES Y MAYORES

**E**l informe global sobre la escasez de conductores profesionales de camión de 2024 de la IRU revela que 3,6 millones de puestos siguen vacantes en 36 países estudiados, lo que representa el 70 % del PIB mundial. Este nivel es similar al de 2023, debido principalmente a la disminución de la demanda de transporte durante ese período.

Sin embargo, el informe reafirma que la escasez de conductores de camiones es un problema estructural a largo plazo que persiste en todas las regiones. De las 5.100 empresas de transporte encuestadas en 2024, hasta el 70 % en algunos países enfrenta dificultades graves o muy graves para contratar conductores.

### CASI UN TERCIO SUPERA LOS 55 AÑOS

Los conductores profesionales jóvenes menores de 25 años representan el 6,5 % del total de conductores. Lamentablemente, la tendencia es a la baja. El porcentaje de conductores jóvenes de camiones, en comparación con el total de conductores, disminuyó un 5,8 % entre 2023 y 2024. Esto ocurre a pesar de la ten-

dencia inversa observada en la fuerza laboral general de los países estudiados, con un aumento del 1,4 % en los trabajadores jóvenes.

Según este estudio, el porcentaje de conductores de camión mayores de 55 años es del 31,6%. “La tendencia es alarmante. La edad promedio de los camioneros a nivel mundial ha ascendido a 44,5 años”, apuntan desde la IRU. El informe prevé que, en los próximos cinco años, 3,4 millones de camioneros se jubilarán en los países estudiados.

### BUENOS SALARIOS

Los salarios se citan a menudo como una causa clave de la escasez de conductores, pero los datos lo desmienten. El salario medio de los conductores de camión es entre un 30 % y un 135 % superior al nivel básico del coste de vida en todas las regiones. Los niveles salariales de los conductores no se correlacionan con la escasez de conductores, asegura este estudio.

### SOLUCIONES

Desde la IRU señalan que los gobiernos deben integrar mejor las trayectorias profesionales de los conductores en los sistemas educativos, eliminando también los umbrales de edad poco realistas para la formación y la cualificación, e invertir más en zonas de estacionamiento y descanso seguras y bien equipadas.



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



bosque scania  
**10 años**

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



un scania  
un árbol

scania.es

**SCANIA**



# "LA NUEVA CABINA NOS SITÚA VARIOS PASOS POR DELANTE DE ALGUNOS DE NUESTROS COMPETIDORES"

LUIS FERNANDO REYES, DIRECTOR GENERAL DE DAF ESPAÑA Y PORTUGAL

EL NUEVO DIRECTOR GENERAL DE DAF EN ESPAÑA Y PORTUGAL CHARLA CON TRANSPORTE 3 EN SU PRIMERA ENTREVISTA DESDE QUE ASUMIÓ EL CARGO. CON CLARIDAD Y CERCANÍA, LUIS FERNANDO REYES REPASA EL MOMENTO QUE VIVE LA COMPAÑÍA Y COMPARTE ALGUNAS CLAVES SOBRE LOS PLANES Y RETOS QUE AFRONTARÁN EN LOS PRÓXIMOS MESES

**D**espués de unos meses al frente de DAF en España, ¿Cuáles son sus primeras impresiones? ¿Ha encontrado muchas diferencias con el mercado mexicano?

Hay cosas que son muy similares. Realmente los transportistas de cualquier parte del mundo tienen muchos aspectos en común. En líneas generales, las preocupaciones son

las mismas: conseguir cargas, mantener buena relación con sus clientes, y tener los camiones trabajando el máximo tiempo posible.

En cuanto a las diferencias, una de las principales es que las empresas de transporte medianas y grandes en México tienen sus propias instalaciones para el mantenimiento de camiones. Esta circunstancia hace que los clientes sean mucho más fieles a una marca que en Europa, donde los transportistas dependen más de los fabricantes y sus redes para realizar los mantenimientos.

Otra de las cuestiones que me ha llamado la atención es la escasa diferencia en el volumen de matriculaciones de los siete grandes fabricantes de vehículos pesados en el mercado español. Con esta configuración, incrementar un punto la cuota de mercado cuesta mucho. Tendremos tiempo para analizarlo e intentarlo porque creo que DAF tiene margen para incrementar su cuota en España. Por último, me

---

**"NUESTRO OBJETIVO ES SEGUIR MEJORANDO LA CUOTA DE MERCADO Y LLEGAR A UN 12%, UNOS 3.600 CAMIONES APROXIMADAMENTE"**

---

gustaría mencionar una última diferencia: en América, los concesionarios venden muchos más recambios directamente a los transportistas.

### **¿Cómo está siendo el comienzo de año para DAF en España?**

El ejercicio ha comenzado bien para nosotros. Los datos de matriculaciones, pedidos y entregas de la planta a los concesionarios son mejores que el año pasado. No hay que bajar la guardia e intento transmitir a los concesionarios la importancia de adoptar un papel proactivo y de adelantar posibles renovaciones y ventas. Anticipando los pedidos, estaremos mejor preparados si la situación se complicase. En cualquier caso, al menos de aquí al verano, no veo ningún indicador negativo para el transporte de mercancías por carretera.

### **El mercado español cerró con unas cifras récord en 2024, ¿cuáles son las previsiones sobre su evolución durante este ejercicio?**

Pienso que el mercado no va a volver a alcanzar las 30.000 matriculaciones en el año 2025. Posiblemente se quedará entre 28.000 y 29.000 unidades entre rígidos y tractoras. Nuestro objetivo es seguir mejorando la cuota de mercado y llegar a un 12%, unos 3.600 camiones aproximadamente.

### **Durante los últimos años, estamos viendo diversos procesos de concentración en el sector de transporte, ¿están empezando a percibir un cambio en el perfil del cliente? ¿Qué importancia tienen las flotas para DAF?**

Estamos viendo que se producen concentraciones en muchos negocios. Los márgenes cada vez están más ajustados y las economías de escala conducen a uniones para poder sobrevivir. En el transporte, estas concentraciones buscan solucionar los picos y los valles de la actividad. Muchas empresas están optando por adquirir empresas en lugar de entrar en competencia por una ruta en concreto. Además, el protagonismo del autónomo y de las pequeñas empresas está disminuyendo, y la falta de relevo en general refuerza esa tendencia.



"Los operadores están encantados con la comodidad de nuestra nueva cabina".

Las flotas son muy importantes para DAF. Estas operaciones son fundamentales para ganar peso en un mercado como el español. Por ello, PACCAR Financial está activando diversas estrategias para dar respuesta a las necesidades de los flotistas y competir con las condiciones que ofrece la banca tradicional.

### **DAF fue el primer fabricante que aprovechando los cambios en la normativa europea diseñó una cabina más amplia. Y hace unos meses, presentaron más novedades en su gama de tractoras (XF, XG y XG+), ¿qué nos puede contar sobre ellas?**

Esta nueva gama complementa a los modelos que presentamos en 2021. Los operadores están encantados con la comodidad de nuestra nueva cabina y, en términos de eficiencia, estos nuevos modelos incorporan mejoras en la cadena cinemática que ayudan a reducir el consumo de combustible.

También se han incorporado componentes aerodinámicos y espejos digitales que juegan un papel fundamental en este sentido. Resumiendo, ahora nuestras tractoras son vehículos más respetuosos con el medio ambiente y con menos emisiones contaminantes.

### **El pasado verano dieron a conocer al sector el programa Plug & Play, ¿en qué medida les está ayudando a crecer en un ámbito tan complejo como el de vehículos carrozados?**

Sí, hemos evolucionado en este segmento con el programa Plug & Play. Ahora, nosotros junto a los concesionarios y los carroceros trabajamos para anticiparnos, detectar los modelos con mayor demanda, agilizar los pedidos a fábrica y ajustar los plazos de transformación de las unidades, que en líneas generales se han reducido un 15%-20%. Antes, desde que se pedía un vehículo carrozado hasta que entraba en servicio podían pasar ocho meses, y ahora no superamos los seis meses.

---

**"EL EJERCICIO HA COMENZADO BIEN PARA NOSOTROS. LOS DATOS DE MATRICULACIONES, PEDIDOS Y ENTREGAS DE LA PLANTA A LOS CONCESIONARIOS SON MEJORES QUE EL AÑO PASADO"**

---

## "LAS FLOTAS SON MUY IMPORTANTES PARA DAF. ESTAS OPERACIONES SON FUNDAMENTALES PARA GANAR PESO EN UN MERCADO COMO EL ESPAÑOL"

Las ventas de nuestros vehículos rígidos ya mantuvieron una tendencia positiva en 2024. Tres concesionarios españoles se situaron entre los diez que más rígidos vendieron en toda Europa. Hemos iniciado bien el 2025 y creo que en este segmento vamos a matricular más camiones que el año pasado.

**¿Cómo ha sido el primer año en el mercado para el nuevo DAF XB?**  
Tenemos previsto poner en marcha acciones de promoción especiales para este camión. Comercializaremos el DAF XB con carrozados de fábrica. Son cajas paqueteras diseñadas para este modelo que están perfectamente integradas.

Creemos que existe demanda de este tipo de unidades y traeremos una propuesta de producto muy fuerte que dará una óptima respuesta a las necesidades de la última milla. Llegarán a España en la segunda mitad del año e impulsarán las ventas de rígidos que comentaba anteriormente.

**DAF apuesta por la electromovilidad desde hace años y en la pasada IAA pudimos conocer de cerca las versiones 100% eléctricas de XB, XD y XF. ¿Cuál es la hoja de ruta de la marca para estos modelos?**

Esperamos tener nuestra gama completa de camiones eléctricos en España a finales de año. Seguimos trabajando intensamente para que los vehículos estén a punto. PACCAR siempre quiere asegurarse al máximo de que sus camiones cumplen al 100%.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que en este momento el mercado y, especialmente, la infraestructura de carga no están preparados, y no creo que lo estén a corto plazo. Posiblemente,

para el reparto urbano sí puedan encontrar su espacio, pero para realizar transporte nacional es necesario mejorar mucho la red de puntos de carga.

**Desde su punto de vista, ¿qué peso tendrá la electromovilidad en el transporte de mercancías a medio y largo plazo? ¿Con que otras tecnologías convivirá?**

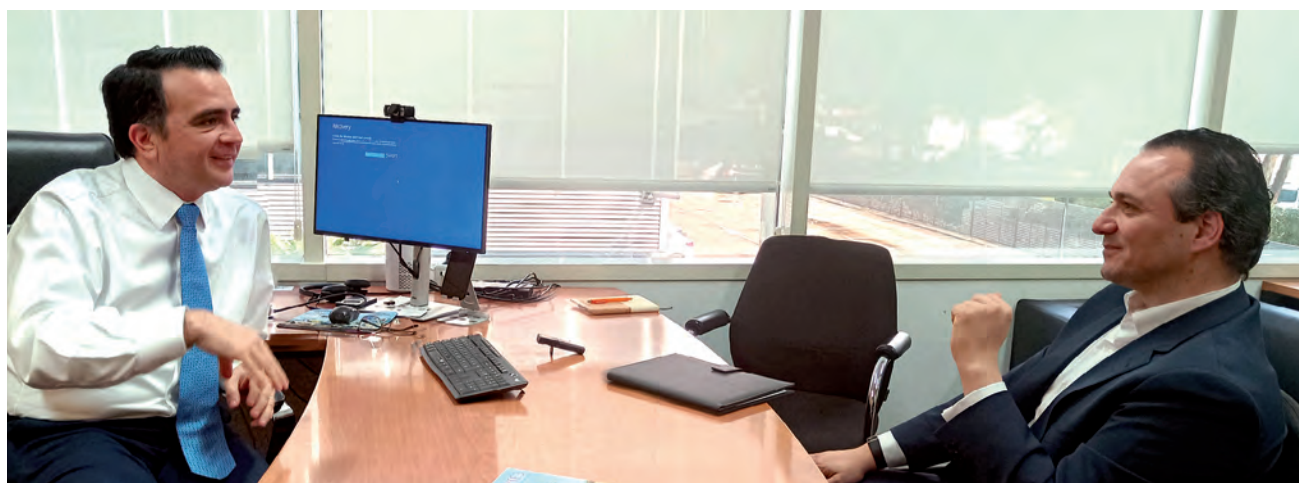
El hidrógeno puede jugar un papel importante y debería ser el siguiente paso antes de la electromovilidad. Ya se están probando camiones de pila de combustible y con motor de hidrógeno y creo que los fabricantes estamos avanzando bastante en esta línea.

De cara a un futuro más lejano, pienso que veremos la electromovilidad en el transporte regional y en la última milla, aunque no creo que suceda antes de 2030. Respecto a la larga distancia, considero que el hidrógeno tiene mucho que decir.

**Desde DAF, ¿cómo valoran que Europa haya decidido 'relajar' el cumplimiento de las normativas de emisiones para el sector de la automoción?**

Los fabricantes estamos realizando un importante esfuerzo para hacer realidad un transporte más eficiente y con menos emisiones. En nuestro caso, estamos preparados para cumplir las próximas exigencias medioambientales. Ya hemos hecho la tarea más difícil: cambiar la cabina. Con su diseño, creo que estamos varios pasos por delante de algunos de nuestros competidores. Ahora debemos transmitir con claridad al cliente que todas las mejoras introducidas le van a ayudar en su trabajo cada día.

**¿Cómo han evolucionado las ventas de los vehículos de ocasión? En 2022 inauguraron el primer centro de camiones usados en Alcalá de Henares, ¿tienen previsto poner en marcha alguna otra instalación de este tipo?**



Luis Fernando Reyes y Luis Gómez-Llorente, Director de Transporte 3.

# EvoLUTion P400 MuLTi x3

Carretera + Ferrocarril + Barco



Escanea este código QR  
para ver el vídeo



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



Refuerzo cantonera delantera



Suspensión especial



Refuerzo en el chasis



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



Reducción de CO<sub>2</sub>

## RÍGIDOS: "HEMOS INICIADO BIEN EL 2025 Y CREO QUE EN ESTE SEGMENTO VAMOS A MATRICULAR MÁS CAMIONES QUE EL AÑO PASADO"

El negocio del VO es completamente diferente al del vehículo nuevo, en todos los sentidos: el tiempo es oro porque el precio sube o baja de un día para otro y un error en una compra te puede costar mucho dinero. Tener un centro como el de Alcalá de Henares y una estructura dedicada la VO nos ha permitido mejorar todo el proceso de los camiones de ocasión: recibimos los vehículos, los revisamos y tenemos un equipo de ventas trabajando en la promoción, aunque intentamos que la mayor parte de la comercialización se lleve a cabo a través de nuestros concesionarios.

El año pasado nos fue muy bien: matriculamos unos 1.600 camiones usados. En 2025 hemos empezado fuerte y los precios mantienen un buen nivel. Hemos hecho diversas acciones con los concesionarios para promocionar las unidades y anticiparnos en la comercialización de vehículos que nos van a llegar a corto plazo. Rotar los vehículos con rapidez es fundamental la venta de camiones VO porque su valor tiende a caer. La mayoría de las unidades se quedan en España, aunque algunas salen a otros países europeos como Italia, donde tenemos un buen mercado. Y la última opción es África.

**¿Cuál es la salud de la red de concesionarios DAF? ¿Crecerá? ¿Habrá inversiones significativas?**



Ya he tenido la ocasión de conocer a casi todos nuestros concesionarios en España. En líneas generales, puedo decir que su salud es buena o muy buena, pero no podemos quedarnos parados. Se están realizando inversiones para seguir mejorando: SURDAF va a crecer con un taller de chapa y pintura, y ESTORAUTO (Tarragona), TRUCKLAND (Madrid) y SERVIDAF (Zaragoza) también trabajan en nuevos proyectos y otros están buscando fórmulas para ampliar las líneas disponibles de taller.

Hay que seguir invirtiendo para que nuestros concesionarios se mantengan como referentes y tengo que destacar que hay mucho compromiso por su parte.

**A finales de 2023, se inauguró nuevo Centro de Distribución de Recambios PACCAR Parts en Torrejón de Ardoz, ¿Qué ha supuesto para la marca y su red?**

Tener un centro de distribución de recambios cerca del mercado ayuda mucho porque nos permite reducir los tiempos de respuesta. Junto a las nuevas instalaciones inauguradas en Alemania, nos está permitiendo tener el servicio a un nivel óptimo. Las compras de recambios realizadas por los concesionarios superaron los 100 millones de euros y creo que este año pueden crecer un 10%. Además, vamos a poner en marcha acciones y programas que nos permiten vender más recambios fuera del taller.

**Además de todo lo que nos ha anticipado, ¿DAF dará a conocer alguna otra novedad?**

Puedo anticipar que en los próximos meses PACCAR Connect, nuestra herramienta de diagnóstico y seguimiento de la salud del vehículo será protagonista. La telemetría permitirá al concesionario y al transportista tener mucha más información de los vehículos en tiempo real.

En las próximas semanas, también tendremos disponible para el mercado de última milla nuestro modelo DAF XB con carrocería instalada de planta, un programa denominado PACCAR Body que integra el desarrollo de una carrocería eficiente para el reparto de mercancías al mejor rígido ligero del mercado.



"Esperamos tener nuestra gama completa de camiones eléctricos en España a finales de año"



**SIEMPRE A TU LADO**



**Transportista, en Wtransnet, somos más que una bolsa de cargas porque ayudamos a que tu negocio crezca**

### **EN WTRANSNET TE AYUDAMOS:**

- ▶ Encuentra **oportunidades de carga** confiables entre más de **350.000** ofertas diarias.
- ▶ Recibe tu pago a tiempo con nuestra **Garantía de cobro del 100%**.
- ▶ Disfruta de **tarifa reducida** solo para ti durante todo el año para que ahorres más.

¡Haz que 2025 sea tu mejor año! **Únete ya a Wtransnet y asegúrate nuestra tarifa más baja**, ¡solo para transportistas como tú!



*Escanea el código QR para disfrutar de las tarifas más bajas*

 **wtransnet**  
alpega solution



# NUEVO MAN D30: ALTA EFICIENCIA

EL FABRICANTE ALEMÁN INICIA LA PRODUCCIÓN DE SU ÚLTIMO MOTOR DIÉSEL

**DESPUÉS DE MÁS DE UN SIGLO FABRICANDO PROPULSORES DIÉSEL EN LA PLANTA DE NÚREMBERG, MAN HA INICIADO LA PRODUCCIÓN DEL NUEVO MAN D30, UN MODELO DE 13 LITROS Y ALTA EFICIENCIA, QUE SERÁ EL ÚLTIMO MOTOR DIÉSEL**

**E**l motor, desarrollado de forma conjunta con las marcas que conforman el Grupo TRATON, establece nuevos estándares en términos de consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>. Asimismo, el MAN D30 es el motor de serie más grande del portafolio e irá destinado a los TGS y TGX de 40 toneladas.

#### AHORRO DE COMBUSTIBLE: -5%

El D30, con un rendimiento máximo de más del 50 % y uno de los mejores consumos de combustible de su categoría, se encuentra entre los motores para vehículos industriales más avanzados del mundo, según los responsables de la firma alemana. En el MAN TGX, este motor en combinación con la cadena cinemática PowerLion y una serie de medidas aerodinámicas, ha obtenido, según los primeros resultados de las pruebas de prensa, un ahorro medio de combustible del 5 % si se compara con un MAN TGX equipado con la anterior generación de propulsores. Las emisiones de CO<sub>2</sub> también se reducen en la misma medida.

Tras el inicio de la producción en la planta de Núremberg, cerca de 160 empleados altamente cualificados trabajarán en el D30 repartidos en tres turnos, lo que permitirá producir unos 50.000 motores al año. El D30 será el último motor diésel para vehículos industriales desarrollado íntegramente por MAN, puesto que no está prevista una nueva generación. Por tanto, servirá de puente en la transición de los motores de combustión a los accionamientos eléctricos. El inicio de la producción coincidirá casi de manera paralela con el comienzo de la fabricación en serie de baterías, prevista para primavera. También se fabricarán los componentes principales de los sistemas de propulsión para vehículos de combustión y eléctricos.

#### INVIRTIENDO EN AMBAS TECNOLOGÍAS

«De aquí a 2030, la mitad de los vehículos que entreguemos llevará una propulsión sin emisiones. Esto también implica que, hasta lograr una transición completa a la electromovilidad, vamos a seguir necesitando motores de combustión muy eficientes. En Núremberg estamos invirtiendo en ambas tecnologías con el objetivo de preparar esta planta para el futuro y dotarla de dos pilares fuertes, de tal modo que podamos garantizar el empleo», ha explicado el CEO de MAN, Alexander Vlaskamp.



# COCENTRO ADQUIERE LA FILIAL DE IVECO EN MADRID

LA COMPAÑÍA ITALINA HA ALCANZADO UN ACUERDO CON COCENTRO, CONCESIONARIO OFICIAL DE SU RED, PARA LA ADQUISICIÓN DE SU FILIAL EN MADRID CON EL OBJETIVO DE UNIFICAR EN UN SOLO CONCESIONARIO LA COMUNIDAD DE MADRID Y GUADALAJARA

Esta operación forma parte de la estrategia de IVECO España, que busca la excelencia en su red, haciéndola más competitiva, rentable y sostenible. Al concentrar y reforzar puntos clave en áreas estratégicas, IVECO se prepara para enfrentarse a la continua evolución de la industria. Entre ellos, la descarbonización del transporte por carretera, el cumplimiento de nuevas normativas y la adaptación a una nueva realidad del sector con demandas y necesidades cada vez más exigentes por parte de los clientes. «Con esta adquisición, Cocentro no solo refuerza su apoyo a la marca IVECO, sino que también subraya su compromiso con la excelencia y la innovación. Juntos, continuaremos impulsando el crecimiento y ofreciendo soluciones de transporte de vanguardia a nuestros clientes», asegura Ruggero Mughini, director general de IVECO España y Portugal.

Cocentro, que forma parte del Grupo Garrido, cuenta con 5 centros en Castilla-La Mancha y 3 en la región de Madrid, siendo una pieza clave en la historia de IVECO desde su llegada a España. Cocentro estima comercializar más de 1.000 vehículos nuevos y alrededor de 400 vehículos seminuevos, generando una facturación de 25 millones de euros en recambios. Para ello, contará con una plantilla total de 185 personas.

**IVECO**  
Drive the road of change

**CONCESIONARIO OFICIAL IVECO & IVECO BUS**

Venta y reparación de vehículos industriales.

Venta de recambios.

Centro experto en motores

A TU LADO EN TODO LO QUE NECESITES

**COCENTRO**



COCENTRO, SA Carretera de Valencia, km 12 28051-Madrid + Avda. de la industria, 23 28947-Fuenlabrada - Avenida de Italia, 4 28821-Coslada - 91 3013760 - Cocentro@cocentro.com - www.cocentro.com





# AL MAL TIEMPO, BUENA CARA

LA METEOROLOGÍA ADVERSA NO FRENA AL TRANSPORTE FRIGORÍFICO

**DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO, LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS HAN MANTENIDO UN VOLUMEN SIMILAR AL DEL EJERCICIO ANTERIOR EN CUANTO A TONELADAS TRANSPORTADAS**

Los fenómenos climatológicos registrados en las últimas semanas han afectado a la producción hortofrutícola, generando cierta inestabilidad en la demanda de transporte. No obstante, se han mantenido niveles óptimos de actividad. “El sector ha demostrado una vez más su capacidad de adaptación, manteniendo la continuidad del servicio y ajustando los recursos operativos para absorber los picos puntuales de actividad”, afirma Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC. En cuanto a los precios, “se han mantenido o han descendido ligeramente”, señalan desde CETM Frigoríficos.

La recta final de la campaña dependerá, en gran medida, de la evolución de las condiciones meteorológicas y del comportamiento de los mercados europeos. “Si las temperaturas se estabilizan, podríamos ver una cierta regularización en los flujos de exportación, sobre todo hacia el centro y norte de Europa”, apunta Valdivia. Desde ASTIC confían en un repunte de la demanda de frutas y hortalizas, “aunque con márgenes de operación cada vez más ajustados”. Por su parte, el secretario general de CETM Frigoríficos, Manuel Pérezcarro, se muestra cauto a la hora de hacer predicciones, aunque con-

sidera que “si no hay ninguna sorpresa, puede ser una campaña similar a la del año pasado”.

## MISMOS PROBLEMAS

El transporte frigorífico sufre problemáticas similares a las del resto de especialidades. La escasez de conductores y la dificultad para repercutir el aumento de costes (combustible, mantenimiento, seguros, peajes) a los clientes son dos de los principales quebraderos de cabeza para los empresarios del sector. A medio plazo, la descarbonización y la digitalización se presentan como los grandes retos.

## LOS 'FRIGOS' ARRANCAN EN POSITIVO

Los principales fabricantes de semirremolques destinados a esta especialidad de transporte confían en que el mercado se mantenga estable durante 2025. Tras alcanzar las 4.713 matriculaciones (+1,7%) en el ejercicio anterior, los ‘frigos’ han cerrado el primer trimestre con 1.064 unidades entregadas, lo que supone un aumento del 5,7% respecto al mismo periodo de 2024.



# KRONE COOL LINER: EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD

COMBINA EL RESPETO POR EL MEDIO AMBIENTE CON LA EFICIENCIA ECONÓMICA

**UNA CADENA DE FRÍO INESTABLE PUEDE GENERAR IMPORTANTES PÉRDIDAS ECONÓMICAS, MIENTRAS QUE EL AUMENTO DE LOS COSTES ENERGÉTICOS Y LAS NORMATIVAS MEDIOAMBIENTALES MÁS ESTRINGIDAS IMPONEN NUEVAS EXIGENCIAS A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE**

**E**l KRONE Cool Liner cuenta con un chasis altamente estable, que constituye la base de un vehículo sostenible y eficiente. El aislamiento de la carrocería no solo reduce los costes energéticos operativos, sino que también contribuye significativamente a la sostenibilidad en la logística. Además, sus sensores y sistemas de control inteligentes garantizan que la temperatura en la zona de carga se mantenga constante.

Sin embargo, el Cool Liner no sólo marca pautas en términos de eficiencia energética: su flexibilidad lo convierte en una solución muy versátil. Las variantes de modelos van desde el Cool Liner Multitemp, que permite diferentes zonas de temperatura, pasando por el Cool Liner Doppelstock, que permite cargar el doble de volumen de palets, hasta el Cool Liner Meathang, especialmente diseñado para el transporte de carne colgada.

## COOL LINER ELECTRIFICADO

Con el Cool Liner, en combinación con Thermo King AxlePower, KRONE ofrece una solución pionera para el transporte refrigerado sin emisiones.

La unidad de refrigeración totalmente eléctrica Thermo King Advancer A-500e se alimenta mediante un eje generador recuperador BPW ePower y el paquete de baterías Thermo King EnergE Pack.

La energía generada durante el frenado y la rodadura alimenta el sistema de baterías instalado bajo la carrocería, garantizando así el funcionamiento de la refrigeración tanto en marcha como en parada.

Una gran ventaja de este sistema es que la unidad de refrigeración no emite ni CO<sub>2</sub> ni partículas, y opera de forma mucho más silenciosa que las unidades diésel convencionales. Además, las baterías también pueden recargarse externamente, y la unidad puede conectarse a una toma de corriente de 400 V.

## PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LA LOGÍSTICA FRIGORÍFICA

Los requisitos de la logística de refrigeración evolucionan constantemente. Más allá de garantizar una cadena de frío ininterrumpida, las cuestiones medioambientales y de eficiencia adquieren una relevancia cada vez mayor. Soluciones tecnológicas como el Cool Liner con Thermo King AxlePower demuestran que los enfoques sostenibles no solo son posibles, sino que ya están disponibles hoy en día.



## "SEGUIMOS AMPLIANDO Y EVOLUCIONANDO NUESTRA GAMA EVOLUTION"

ANTONIO PÉREZ, RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN DE FRÍO DE LECITRAILER

---

LA FIRMA ARAGONESA QUIERE REAFIRMAR SU POSICIÓN Y ANUNCIA NOVEDADES EN LOS MODELOS DESTINADOS AL TRANSPORTE FRIGORÍFICO

---

### Cómo ha sido el arranque del año para Lecitrailer?

El inicio de año ha sido positivo para Lecitrailer, manteniendo una producción estable y con una demanda en línea con los ejercicios anteriores. En 2024 volvimos a superar la barrera de los 1.000 semirremolques frigoríficos fabricados, alcanzando una cuota de mercado del 21,77% con 1.026 unidades, consolidándonos como el primer fabricante nacional de esta familia de productos.

### ¿Cómo esperan que evolucione el mercado de los semirremolques frigoríficos durante los próximos meses?

El mercado de semirremolques frigoríficos ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos años. Consideramos que ha alcanzado un punto de estabilización. En los próximos meses esperamos que se mantenga en niveles similares a los de 2023 y 2024, sin grandes variaciones.

### ¿Qué objetivo se ha fijado Lecitrailer en este segmento para este ejercicio?

Para este año, nuestro objetivo es volver a superar la cifra de 1.000 unidades en el mercado nacional y reforzar nuestra presencia en mercados internacionales. Además, seguimos apostando por la innovación en nuestra gama Evolution, ofreciendo a nuestros clientes soluciones más eficientes, sostenibles y adaptadas a las necesidades del transporte frigorífico actual.

### ¿Qué novedades llegarán a esta familia de vehículos destinados al transporte refrigerado?

Seguimos ampliando y evolucionando nuestra gama Evolution, por ejemplo, de cara a las cadenas de distribución de alimentación, estamos desarrollando un semirremolque frigorífico con paredes laterales más reforzadas. Además, estamos apostando por la intermodalidad, desarrollando vehículos frigoríficos adaptados para el transporte por carretera, ferrocarril y barco. Este enfoque no solo optimiza la eficiencia logística, sino que también contribuye a la reducción de emisiones en el sector.

### ¿Cómo están evolucionando las ventas de 'frigos' Lecitrailer en mercados internacionales como el portugués y el francés?

La aceptación por parte de estos mercados es muy buena. Por ejemplo, en Portugal cerramos 2024 con prácticamente un 20% de cuota de mercado en la familia frigoríficos. Y en Francia hemos obtenido igualmente buenos resultados, fundamentalmente por nuestra flexibilidad de producción, que nos permite adaptarnos a las necesidades específicas del país. En Francia, donde no se realiza transporte internacional ni grandes distancias, sino que los semirremolques frigoríficos van varias veces al día a los muelles de carga de los almacenes y distribuidores, hemos desarrollado el frigorífico Evolution Distribution. Del mismo modo en los países nórdicos, que requieren vehículos con configuraciones muy complejas, estamos teniendo una elevada penetración.



## "EL OBJETIVO ES SEGUIR CRECIENDO EN ESTE SEGMENTO"

MIGUEL IGLESIAS, DIRECTOR COMERCIAL DE SCHMITZ CARGOBULL IBÉRICA

---

DESPUÉS DE LIDERAR LAS MATRICULACIONES EN ESTE SEGMENTO EN 2024, LA FIRMA ALEMANA TRABAJA PARA MANTENER ESTA TENDENCIA: "NUESTRAS PERSPECTIVAS DE CARA A 2025 SON MUY POSITIVAS"

---

**C**ómo ha sido el arranque del año para Schmitz Cargobull?

Seguimos en tendencia creciente en cuota de mercado. Hemos alcanzado el 35% de cuota de mercado en los dos primeros meses del año, algo que no habíamos conseguido en los últimos años. Hemos entregado casi 300 frigoríficos en estos dos meses, lo que supone más de 100 vehículos más que el segundo fabricante.

¿Cómo esperan que evolucione el mercado de los semirremolques frigoríficos durante los próximos meses? ¿Detectan síntomas de desaceleración en esta especialidad?

El año 2024 fue muy positivo para el mercado de semirremolques en términos globales. En Schmitz Cargobull, consolidamos nuestro liderazgo en el mercado español, especialmente en los segmentos de lonas y frigoríficos (1.438 unidades y 30,9%). Para el ejercicio 2025, manejamos unas perspectivas que, en gran medida, reflejan la continuidad de las tendencias observadas en 2024. Anticipamos que este año será similar al anterior, aunque es posible que veamos un ligero ajuste a la baja en el volumen de mercado.

¿Qué objetivo se ha fijado Schmitz Cargobull en este segmento para este ejercicio, después de liderar las ventas en 2024 en el mercado español?

Nuestras perspectivas de cara a 2025 son muy positivas. El objetivo es seguir creciendo en este segmento. Actualmente estamos en tratos con varias empresas del sector que esperamos cerrar pronto. No solo poseemos una gama de vehículos a la última en innovación y desarrollo, así como en optimización y eficiencia, sino que estamos ampliando nuestra gama de servicios.

¿Qué novedades llegarán a esta familia de vehículos destinados al transporte refrigerado durante los próximos meses?

En términos de innovación técnica, hemos desarrollado soluciones que promuevan la movilidad sostenible y la eficiencia energética, prueba de ello es nuestro semirremolque frigorífico S.KOe COOL y el equipo de frío S.CUE 100% eléctrico. Con respecto a las mejoras aerodinámicas, tenemos un nuevo modelo de la caja de almacenamiento aerodinámica EcoPack que permite ahorrar más combustible debido a su diseño. Estamos trabajando también en la reducción de taras, utilización de materiales de alta flexibilidad y resistencia, y sistemas de fabricación con un menor impacto en la huella de carbono, así como en la integración de tecnologías avanzadas para mejorar la eficiencia aerodinámica y reducir las emisiones.

Por otro lado, nuestros semirremolques cumplen ya con la normativa europea VECTO, lo que garantiza a nuestros clientes la reducción de la huella de carbono y emisiones de CO2.

Todos nuestros semirremolques llevan instalado de serie el sistema de telemetría y el sistema de control de neumáticos.



## "EL ARRANQUE DEL AÑO PARA SOR IBÉRICA HA SIDO POSITIVO"

XIMO MOSCOSO, COORDINADOR GENERAL DE VENTAS DE SOR IBÉRICA

"SOR IBÉRICA ESTÁ TRABAJANDO EN EL DESARROLLO DE NUEVOS MODELOS Y TECNOLOGÍAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD DE SUS VEHÍCULOS"

**C**ómo ha sido el arranque del año para SOR Ibérica?

El arranque del año para SOR Ibérica ha sido positivo, con un buen ritmo en entregas y pedidos. En SOR hemos estado trabajando arduamente para satisfacer la demanda del mercado, y parece que estamos en una buena posición para continuar así a pesar del entorno geopolítico que no garantiza que las MP y los costes arancelarios y de transporte se mantengan.

¿Cómo esperan que evolucione el mercado de los semirremolques frigoríficos durante los próximos meses? ¿Detectan síntomas de desaceleración en esta especialidad?

En cuanto a la evolución del mercado de semirremolques frigoríficos, se espera que siga creciendo, aunque quizás a un ritmo más moderado. Después de cerrar 2024 con un ligero crecimiento (+1,7%), hay cierta preocupación sobre una posible desaceleración en este segmento. Pienso que es pronto para hacer previsiones a largo plazo, hay que ver la evolución de los primeros meses para tener una visión más clara del 2025.

¿Qué objetivo se ha fijado SOR Ibérica en este segmento para este ejercicio?

En SOR Ibérica, nos mantenemos optimistas y nos hemos fijado objetivos ambiciosos pero realistas para este ejercicio. Nos adaptaremos a las necesidades del mercado y a las tendencias emergentes, y también pondremos el foco en los mercados de exportación de los que obtenemos el know-how que después aplicamos en nuestro país. La flexibilidad y diversificación son dos de nuestras principales herramientas para afrontar las oscilaciones de los mercados en Europa.

¿Qué novedades llegarán a esta familia de vehículos destinados al transporte refrigerado durante los próximos meses?

Habitualmente, trabajamos en proyectos concretos directamente con los clientes. Ahora estamos desarrollando distintas ejecuciones para unidades de reparto última milla, así como en semirremolques y conjuntos que contribuyan a disminuir la huella de carbono sin perder de vista eficiencia y rentabilidad. Son proyectos complejos que en ocasiones están sujetos a diferentes normativas. Un ejemplo son los vehículos del área Intermodal (frigoríficos DúoSOR o semirremolques frigoríficos para viajar en tren -Huckepack-). Aunque ya estamos fabricando este tipo de vehículos desde hace años, seguimos trabajando en su desarrollo, mejorándolos y adaptándolos a los requerimientos del mercado.

**En la última IAA, mostraron el semirremolque frigorífico multitemperatura 100% proyectado con energía verde. ¿Cómo está evolucionando este proyecto?**

Este proyecto está avanzando bien. Los siguientes pasos incluyen la implementación de pruebas en condiciones reales y la búsqueda de certificaciones que respalden su eficiencia energética.

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

Año 48. #496.  
Marzo-Abril 2025

# TRANSPORTE3

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

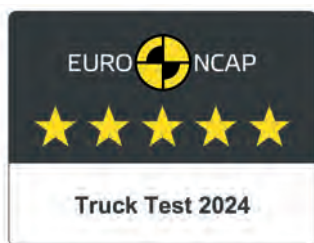


# VOLVO FH AERO

## CAMIÓN DEL AÑO 2025 EN ESPAÑA



## SEGURIDAD CINCO ESTRELLAS



El Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos (Euro NCAP) ha comenzado a evaluar la seguridad de los camiones pesados. El Volvo FH Aero y el Volvo FM obtuvieron **la máxima calificación:**

**cinco estrellas.** Este reconocimiento destaca su excelente rendimiento en asistencia al conductor y prevención de colisiones, contribuyendo a mejorar la seguridad vial tanto para los conductores como para otros usuarios de la carretera. Además, ambos modelos de Volvo **cumplen los criterios denominados City Safe**, gracias a su buena visibilidad y al alto rendimiento de los sistemas de seguridad activa de Volvo, diseñados para proteger a los usuarios vulnerables de las vías en entornos urbanos.

## CAMERA MONITOR SYSTEM



En esta nueva cabina Aero, Volvo ha incorporado el sistema de retrovisor por cámara (CMS), que ofrece **ventajas tanto en**

**eficiencia como en seguridad.** Por un lado, mejora el rendimiento aerodinámico y hace posible una reducción del consumo de combustible (-1,2%). También optimiza la experiencia del conductor al eliminar ángulos muertos y proporcionar una visión más amplia y despejada. Estos retrovisores también están disponibles para el modelo FH Classic.

## DISEÑO AERODINÁMICO



El diseño de la nueva cabina Aero ha sido **optimizado para minimizar la resistencia al aire**, un factor crítico en el consumo energético de los camiones. Este aspecto es especialmente relevante, ya que la resistencia al aire puede representar hasta un tercio de las pérdidas de combustible en operaciones diésel de larga distancia. **La cabina extendida del Volvo FH Aero, 24 centímetros más larga** que los modelos estándar, reduce el impacto aerodinámico, mejorando el flujo del aire alrededor del camión.

## MÁXIMA EFICIENCIA CON I-SAVE



El Volvo FH Aero con I-Save es la solución ideal para reducir el consumo de combustible en el transporte de larga distancia.

El motor D13 con tecnología turbocompound ofrece **mayor par a bajas revoluciones**, lo que se traduce en una conducción más suave y silenciosa, y en un menor consumo de combustible. El D13 con I-Save está disponible en versiones de 420 CV, 460 CV y 500 CV.

# VOLVO FH AERO

ESTE NUEVO CAMIÓN HA SIDO DISEÑADO PARA DAR RESPUESTA A LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA. COMBINA ESTÉTICA Y FUNCIONALIDAD, Y CONSIGUE MAXIMIZAR EL AHORRO ENERGÉTICO DEL VEHÍCULO Y MINIMIZAR LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub>.



## NOVEDADES EN EL FRONTAL



En el nuevo FH Aero, el logotipo de la marca y la palabra "Volvo" han aumentado de tamaño para reforzar su presencia visual.

Otra novedad en la parte frontal es el escalón situado bajo la calandra. Ahora es más grande y ha sido diseñado para que el conductor pueda sentirse cómodamente sobre él.

## INFOENTRETENIMIENTO Y AUDIO



El sistema de infoentretenimiento y el sistema de audio han sido mejorados.

Dispone de seis altavoces de alta calidad, un nuevo amplificador y un subwoofer que añaden una gran potencia a la experiencia de sonido. Entre las actualizaciones en el interior, también se incluyen un microondas integrado y tomas de alimentación USB-C.

## TECNOLOGÍA I-SEE

La tecnología I-See ha sido perfeccionada para reducir el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub>. Utiliza un nuevo mapa topográfico basado en la nube para optimizar la conducción, permitiendo mantener el programador de velocidad activo por más tiempo.



Esto se traduce en un menor consumo y una experiencia de conducción más relajada.

# UN VOLVO FH AERO PARA CADA NECESIDAD



ADemás DE LA VARIANTE DIÉSEL (MOTOR D13) ESTÁN DISPONIBLES OTRAS TRES VERSIONES

## VOLVO FH AERO ELECTRIC

Volvo FH Aero Electric es un camión eléctrico eficiente para el transporte interurbano. Está equipado con dos o tres motores, que ofrecen hasta 490 kW de potencia continua, y una transmisión I-Shift con modos de conducción flexibles que aporta un excelente rendimiento en diferentes condiciones. Puede configurarse con entre 4 y 6 baterías



(360–540 kWh) que le permiten alcanzar una autonomía de hasta 300 kilómetros.

Esta versión ha sido reconocida con el premio 'Camión Ecológico del

Año 2025' por un jurado compuesto por más de medio centenar de empresas de transporte que ya operan con modelos ecológicos y por especialistas en energías alternativas.



## VOLVO FH16 AERO



Es un camión para transporte de gran tonelaje, diseñado y propulsado para aumentar la productividad. El diseño aerodinámico, junto con el potente motor D17, permite aumentar el rendimiento mientras se ahorra

combustible. El D17 es un motor de seis cilindros en línea de 17 litros, de bajo peso y alta eficiencia. Está disponible con 600 CV, 700 CV y 780 CV. Además, para reducir su huella de CO2, todas las versiones funcionan con diésel o HVO. La versión de 700 CV también funciona con biodiésel.

## VOLVO FH AERO DE GAS

El Volvo FH Aero de gas da respuesta a las necesidades del transporte de larga distancia. Con un depósito de GNL de 225 kg (545 l.), su autonomía puede alcanzar hasta 1.000 kilómetros. El motor de gas de este camión se basa en la tecnología de los motores diésel para obtener una eficiencia, una potencia y un par significativamente superiores a los de otras alternativas de motores de gas. Está disponible en tres escalones de potencia: 420 CV, 460 CV o 500 CV, con hasta 2500 Nm de par. Puede funcionar con bioGNL para reducir aún más la huella de CO2.



# TRIUNFANDO EN ESPAÑA

YA SE HAN COMERCIALIZADO  
MÁS DE 3.000 UNIDADES DEL VOLVO FH AERO



GTO: "HA SUPERADO NUESTRAS EXPECTATIVAS"

Grupo Transonuba (GTO) ha modernizado su flota con la incorporación de **100 camiones Volvo FH Aero**. La apuesta por estos nuevos camiones responde a la estrategia de renovación constante de GTO, con el objetivo de garantizar la fiabilidad en sus operaciones, optimizar el consumo de combustible y ofrecer la mejor tecnología para comodidad de sus conductores. "La sostenibilidad es un aspecto clave en nuestra estrategia. La reducción del consumo de combustible con los nuevos Volvo FH Aero ha superado nuestras expectativas", ha afirmado Esteban Sánchez, vicepresidente de Grupo Transonuba.

PRIMAFRIO: SOSTENIBILIDAD Y MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA

El operador logístico internacional dedicado al transporte por carretera de productos hortofrutícolas a temperatura controlada ha integrado en su flota **300 unidades del nuevo Volvo FH Aero**. Los camiones de la marca sueca representan más del 50% de la flota de Grupo Primafrio. "Nuestra colaboración con Volvo continúa afianzándose como un pilar estratégico para la sostenibilidad y modernización de nuestra flota, bajo la implementación constante de soluciones innovadoras", ha explicado José Esteban Conesa, presidente de Grupo Primafrio.



# 7%

DE AHORRO  
EN CONSUMO  
DE COMBUSTIBLE

Desde hace meses, las empresas de transporte de nuestro país trabajan con miles de camiones Volvo FH Aero y los datos confirman la eficiencia de este modelo. Gracias a su diseño aerodinámico y a su avanzada tecnología, se ha logrado una reducción de más del 7% en el consumo de combustible, según datos recogidos a través de Volvo Connect.



LOETRANS: "EL AHORRO DE COMBUSTIBLE CONFIRMA NUESTRA APUESTA"

Loetrans ha anunciado la incorporación de dos nuevas unidades del modelo Volvo FH Aero a su flota. Esta decisión refuerza su compromiso con la innovación, la sostenibilidad y la eficiencia operativa. "Desde el lanzamiento, su diseño y promesas de eficiencia nos han convencido. Queríamos ser de los primeros en estrenar este innovador camión, y no nos ha decepcionado. El ahorro de combustible del 7% frente al modelo anterior confirma nuestra apuesta", explica Carlos Arias, Director General de Loetrans.

J.CANO: "ES EXTREMADAMENTE EFICIENTE"

Tras probar el vehículo en condiciones reales, la empresa almeriense fue una de las primeras en apostar por este modelo, renovando su flota con **100 unidades del Volvo FH Aero**. "Este modelo no solo ha demostrado ser extremadamente eficiente, sino que también nos permitirá seguir ofreciendo un servicio de alta calidad a nuestros clientes, con el menor impacto medioambiental posible", aseguran sus responsables.





Un jurado compuesto por más de 170 directivos de empresas de transporte de mercancías y especialistas del ámbito de la automoción ha distinguido al Volvo FH Aero con el premio 'Camión del Año 2025'. Además, la versión eléctrica del Volvo FH Aero también ha sido reconocida como 'Camión Ecológico del Año 2025' por un jurado compuesto por empresas de transporte que ya trabajan con vehículos 'eco' y especialistas en energías alternativas.

En un acto celebrado en Madrid que contó la presencia de medio millar de profesionales del sector del transporte, el vicepresidente de la CETM, Pedro Alfonso, entregó a Giovanni Bruno, director general de Volvo Trucks, el galardón que acredita a este vehículo como el mejor camión de este año. “Quiero agradecer especialmente a los miembros

del jurado la valoración que han hecho para designar la nueva gama Aero ganadora de este premio. Su voto refleja no solo la calidad técnica e innovación de nuestros modelos, sino también el éxito comercial que la cabina Aero está teniendo desde su lanzamiento, respaldado por las cifras récord de ventas que estamos alcanzando”, asegura Bruno.

## JURADO - CAMIÓN DEL AÑO 2025

AFERSA	GRUPO MAT	MERCAVIA RETAMAR	TRANSMAYFA
ALCOTRANS	GRUPO MOLDTRANS	MESQUITRANS	TRANSMEDITERRANEA LOGISTICA
ALIMERKA	GRUPO NOGAR	METRATIR AUTOMOVILES	TRANSNUGÓN
AQUASERVICE	GRUPO NOGUERAS	MG TRANSPORT	TRANSPAIS
ARCELORMITTAL Distribución Europe	GRUPO ROS LOGÍSTICA	MIRATRANS	TRANSPORTE TIO Y SOBRINO GARCIA
ARMESA	GRUPO SERTRANIN	MOLGAS ENERGÍA	TRANSPORTES ABENGOZA
ASCAN Servicios Urbanos	GRUPO SESÉ	MOLINERO LOGISTICA	TRANSPORTES AGUSTIN RIAÑO
ASCATRAVI	GRUPO TAFATRANS	NARVAL LOGISTICA FRIGORIFICA	TRANSPORTES CASANOVA
ATIENZATRANS	GRUPO TORRES	NEIRA BOTANA	TRANSPORTES BELZUNCES
BALTRANSA	GRUPO TRANS ONUBA	NORIEGA GRUPO LOGISTICO	TRANSPORTES CABRERA
BARCARGO	GRUPO TRANSAHER	NUPPEC LOGISTICA	TRANSPORTES CASANOVA
BARQUÍN Y OTXOA	GRUPO TRANSLEYCA	ONDARA LOGISTICA	TRANSPORTES ECHEMAR
BIATRANS	GRUPO VIROSQUE	ONTIME Logística Integral	TRANSPORTES ERUSTES
BLASCOTRANS	GUFERTRANS	ORVIPAL TRANS	TRANSPORTES EUROCRUZ
CAMPILLO PALMERA LOGISTICS	HAVI LOGISTICS	PANTANY LOGISTIC	TRANSPORTES F MENDEZ
CARRERAS GRUPO LOGISTICO	HERMANOS ALCARAZ	PREZERO	TTES. FRIGORIFICOS SANDOVAL
CASTILLO TRANS	HIJOS DE LUIS RODRIGUEZ	PRIMAFRIO	TRANSPORTES J CARRION
CEFTRAL	HIPER TRANS	PROCOEX MUDANZAS	TRANSPORTES JURADO
CISTERNAS AMARILLO	IBERTINSA	RAFA GRAU TRANSPORTS	TRANSPORTES LARA
CISTERNAS FERNÁNDEZ Y AEDO	IDIADA	REDUR	TRANSPORTES MARTIN
CISTERNAS GERMANS NAVARRO	ILS Servicios Logísticos	REM TRANSPORTS	TRANSPORTES MAZO HERMANOS
CITESA	IN SIDE LOGISTICS	REVISTA TRANSPORTE 3	TRANSPORTES MONFORT
CONDIS Supermercats	INSIA	ROBLES TRANSPORT	TRANSPORTES PAÑALÓN
DAMM	INTA	RODRIGO LOGISTICA	TRANSPORTES PÉREZ RANGEL
DELGO OT	ISABEL ALONSO ALONSO	ROR Operador Logístico	TRANSPORTES R. SOLERA
DISFRIMUR	JANOCARGO	SANTIAGO PEÑARANDA	TRANSPORTES RALLO
ECOTRANS	JAYLO	SANTO DOMINGO LOGISTICA	TRANSPORTES ROBERTO HERNAN
ENCOSA	JOANCA LOGISTICA	SEALOG	TRANSPORTES SEDANO
ESP SOLUTIONS	JUAN FRANCISCO ARANDA	SETRAM	TRANSPORTES SEGOVIA E HIJOS
FCC	KRONOFRIO	SEUR	TRANSPORTES SINDO
FELTRERO TRANSPORTE	LA VASCONGADA	SJL (San José López)	TRANSPORTES SOLAZO
FERCAM TRANSPORTES	LODISNA	SJM LOGITRANS	TRANSPORTES BERNADET
FRANPAMA	LOETRANS	TRACTOLE	TRANSREYES LOGISTICA
FUTRANS	LOGIBERIA TRANS	TRAINSIA	TRANS-SEV
GAMERTRANS NORTE	LOGICA ARANDA	TRAMISA	TRANSVEGA E HIJOS
GARCIDEN	LOGISTICA CAROSAN	TRANS ITALIA	TRANSVERICH
GECARSA	LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER	TRANS SATO	TRANSVIMON
GEODIS RT SPAIN	LOGISTICA REYCO	TRANSAMBIENTAL	TRAVESA
GEUOCAR	LOGÍSTICA Y TRANSPORTES DE PEDRO	TRANSCENTRO MARÍN	URBASER (Grupo ACS)
GLOBAL SPEDITION	MADORRAN Logística & transporte	TRANSDONAT	VAN DEN BOSCH IBERIA
GRUPO ARNEO	MAÑERO TRANSPORTES E HIJOS	TRANSFRIED	VÁZQUEZ PORTELA
GRUPO DIEGO DARECO	MARCOTRAN	TRANSGESOL	VILLART LOGISTIC
GRUPO ESK	MARTINEZ MARCOS	TRANSINTERCANO	XPO LOGISTICS

V O L V O

# VOLVO FH AERO

Eficiencia amplada



Aerodinámica diseñada para una mayor eficiencia energética.  
Optimizado para su negocio.





# ORVIPAL REFUERZA SU FLOTA CON CAMIONES SCANIA SUPER

LA EMPRESA ALMERIENSE INCORPORARÁ 100 TRACTORAS DURANTE ESTE AÑO

**LAS PRIMERAS UNIDADES YA ESTÁN PRESTANDO SERVICIO Y LAS RESTANTES SE SUMARÁN A SU FLOTA EN LOS PRÓXIMOS MESES**

**E**l centenar de nuevos vehículos son Scania Super serie P y están equipados con un motor de 13 litros de 460 CV, que ofrece un par máximo de 2.500 Nm, y la nueva caja de cambios Opticruise. Además de la nueva cadena cinemática, estos camiones cuentan con actualizaciones en el chasis, bastidores, depósitos, y ejes propulsores más eficientes. Estas unidades se destinarán al transporte de vehículos y han sido carrozados por el Grupo LOHR con su modelo LOHR 1.53, que incorpora una avanzada hidráulica que optimiza el proceso de carga y descarga y aumenta la seguridad. La gestión de la operación y la entrega de los vehículos se ha realizado de la mano de Scalevante, concesionario oficial de Scania en Alicante.

“Esta importante inversión no solo fortalece nuestra operativa, sino que también refuerza nuestro compromiso con la sostenibilidad, incorporando vehículos Scania más eficientes que nos permiten minimizar la huella de carbono y avanzar en la reducción de emisiones de CO2”, argumenta el equipo directivo de Orvipal.

## MEDIO MILLAR DE CAMIONES

Fundada en el 2012 como agencia de transporte porta vehículos, Orvipal cuenta con una flota que alcanza los 400 camiones y que superará las

500 unidades al terminar 2025. Especialistas en el transporte de vehículo terminado, también realizan transporte de productos perecederos y sensibles a la temperatura.

## ORVIPAL, EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

Joaquín Vicente Fernández, CEO y Fundador de Orvipal, forma parte de los dos jurados que otorgan los premios ‘Camión del Año’ y ‘Quinta Rueda: Semirremolque del Año’. Mediante voto secreto remitido directamente a la notaría, participa en la elección de los mejores vehículos en estas dos categorías de los Premios Nacionales del Transporte.



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

Año 48. #496.  
Marzo-Abril 2025

# TRANSPORTE3

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



# RENAULT MASTER

## VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2025



## PARA TODAS LAS NECESIDADES



Renault Master ofrece una completa gama de versiones para cubrir todo tipo de necesidades profesionales. Partiendo de una base de **40 siluetas** que van desde dobles cabinas o gran volumen para el transporte de mercancías y personas, hasta cajas y volquetes para la construcción, pasando por los pisos y chasis cabina para transformación. Ahora se ha incrementado la anchura de acceso (+40 mm) en la puerta lateral corredera (1312 mm) y ha aumentado la longitud del espacio de carga (+100 mm). Su carga útil (hasta 1625 kg), dimensiones y volúmenes lo convierten en un referente en su segmento.

## EXCELENTE MANIOBRABILIDAD



La distancia entre ejes más corta y el tren delantero rediseñado ofrecen una maniobrabilidad sin precedentes, con un radio de giro reducido de 1,5 m.



## MÁS VOLUMEN DE ALMACENAMIENTO



Con un total de 135 litros, **el volumen de almacenamiento interior ha aumentado un 25%**. La cabina de Renault Master dispone de amplios espacios de almacenamiento en el salpicadero, en la guantera, y en los dos niveles de las puertas. Además, cuenta con portavasos laterales.

## MEJOR POSICIÓN DE CONDUCCIÓN



El volante, heredado de la gama de turismos, es **ahora más vertical y regulable en altura y profundidad**, permitiendo encontrar siempre la mejor posición de conducción.

## UNA AUTÉNTICA OFICINA MÓVIL



El respaldo del asiento central se pliega para convertirse en **una práctica mesa de trabajo** y el asiento se levanta para dar acceso a un espacio de almacenamiento para un portátil.

# RENAULT MASTER

DESDE SU LANZAMIENTO EN 1980  
SE HAN COMERCIALIZADO MÁS  
DE TRES MILLONES DE RENAULT MASTER.  
AHORA LLEGA LA CUARTA GENERACIÓN  
CARGADA DE NOVEDADES, QUE LE PERMITIRÁN  
MANTENERSE COMO UN REFERENTE  
EN SU CATEGORÍA.



## FRONTAL ROBUSTO



Su enorme frontal se ha renovado y recuerda al mundo de los vehículos pesados. Incorpora la nueva identidad de la marca con el nuevo logo de Renault y la firma luminosa en forma de C con faros full LED de dimensiones excepcionales que rodean la imponente calandra.

## AEROVAN: UN DISEÑO AL SERVICIO DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

Gracias a su renovada aerodinámica, su SCx se ha reducido en más de un 20% y se sitúa por debajo de la generación anterior y de todos sus competidores. Para lograr estos resultados se han cuidado todos los detalles: capó corto, parabrisas adelantado e inclinado, diseño de los retrovisores, guías de paso de aire en el paragolpes, parte trasera optimizada, inclinación del techo, etc. Estos esfuerzos se traducen de manera



muy concreta en términos de eficiencia. El ahorro de combustible alcanza 1,5 l/100 km (versión dCi 2L) y la versión E-Tech eléctrico consume un 27% menos de electricidad.

# PLATAFORMA MULTINENERGÍA

RENAULT COMERCIALIZA DOS VERSIONES DE MASTER: CON MOTORIZACIÓN DIÉSEL BLUE DCI Y E-TECH ELÉCTRICO. AMBAS SALEN DE LA MISMA CADENA DE MONTAJE, LO QUE PERMITE UNA MAYOR FLEXIBILIDAD PARA ADAPTARSE A LA DEMANDA



El consumo se mantiene moderado, con un valor WLTP de 21 kWh/100 km para la versión equipada con la batería de 87 kWh, gracias a un innovador sistema de gestión térmica. Además, la optimización aerodinámica y el sistema de recuperación de energía durante la frenada juegan un papel clave en la mejora de la autonomía.

La carga rápida en corriente continua de 130 kW permite recuperar 229 km de autonomía en solo 30 minutos. En casa, la carga del 10 % al 100 % se puede completar en menos de cuatro horas con un cargador de 22 kW en corriente alterna.

Esta versión de Renault Master puede alcanzar una carga útil de 1.625 kg con permiso B y una capacidad de remolcado de 2,5 toneladas.



## DIÉSEL BLUE DCI

Master está disponible con cuatro variantes de la motorización diésel Blue dCi, con potencias de 105, 130, 150 y 170 CV. Estas opciones ofrecen una **reducción significativa en el consumo de combustible (-1,5 l/100 km de media)** y en las emisiones de CO<sub>2</sub> (-39 g/km), manteniéndose por debajo de 200 g/km.

De la transmisión se encarga una caja de cambios manual o la nueva caja de cambios automática de nueve velocidades (EAG9), que destaca por su eficiencia y garantiza el máximo confort de conducción en cualquier situación.

## E-TECH ELÉCTRICO

Renault Master furgón E-Tech eléctrico está disponible con motor de 96 o 105 kW. Ambos desarrollan 300 Nm de par y es posible elegir una batería con una capacidad de 40 kWh (180 km de autonomía) o 87 kWh (hasta 460 km de autonomía).



	Blue dCi 105	Blue dCi 130	Blue dCi 150	Blue dCi 170
Potencia máxima kW CEE (CV) a rpm	77 (105) a 3.500	96 (130) a 3.500	110 (150) a 3.500	125 (170) a 3.500
Par máx. Nm CEE a rpm	330 a 1.500	350 a 1.500	360 a 1.500	380 a 1.500
Emisiones de CO <sub>2</sub> combinadas WLTP mín.-máx. g/km	194-228	196-236	196-237	196-237



### AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

Renault Master está equipado con 20 ayudas a la conducción para ofrecer la máxima seguridad a sus ocupantes y a los usuarios de la carretera. Así pues, la seguridad activa está al mejor nivel con, entre otros sistemas, el asistente de estabilización lateral, el frenado automático de emergencia AEB y el asistente para la conducción con remolque. También dispone de asistente de velocidad inteligente, que ayuda al conductor a respetar los límites de velocidad.

### UN SISTEMA DE FRENADO ÚNICO

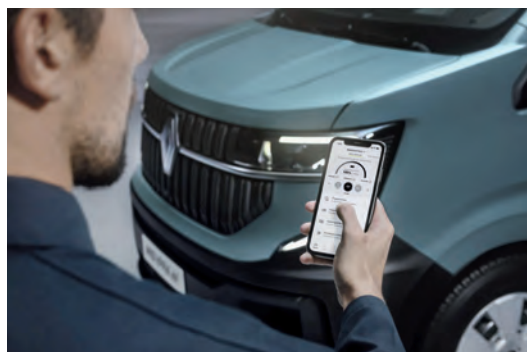
El novedoso sistema de frenado dinámico asistido eléctricamente de Renault Master proporciona la misma eficacia y la misma sensación en el pedal, independientemente de la carga del vehículo. También permite una activación más rápida del sistema de frenado de emergencia automático (reduciendo el tiempo de reacción a la mitad) y optimiza la recuperación de energía en las versiones eléctricas, lo que contribuye a una mayor autonomía.

### MÁXIMA CONECTIVIDAD

Renault Master cuenta con el **sistema multimedia openR link**, desarrollado junto con Google. Permite al conductor disponer de la navegación Google Maps, el asistente de voz integrado de Google y el amplio catálogo de aplicaciones Google Play, que permiten mejorar su productividad (correo electrónico, acceso a vídeos a través de Vivaldi, pago de aparcamiento con EasyPark...)



Renault Master también ofrece conexión remota al vehículo con la aplicación **My Renault**. Ayuda al conductor a encontrar el vehículo más fácilmente ubicándolo en el mapa, a seguir el programa de mantenimiento con alertas asociadas, o le puede alertar si no ha cerrado el vehículo con llave...



**Mobilize propone otros servicios conectados** para Renault Master. Mobilize Connected Insurance (optimización de los costes del seguro), Mobilize Fleet Connect (mejora de la gestión de la flota) y Mobilize Fleet Data (las empresas pueden acceder a los datos de sus vehículos para integrarlos en sus herramientas de gestión).

### TECNOLOGÍA V2X PARA LAS VERSIONES ELÉCTRICAS

Renault Master ofrece funciones V2X en las versiones eléctricas: **Vehicle To Load (V2L)**, que permite cargar dispositivos externos mediante una toma en el habitáculo o en el área de carga, y **Vehicle To Grid (V2G)**. Mediante un adaptador que se conecta en la toma de recarga, se pueden conectar dispositivos portátiles (herramientas, equipamientos informáticos...) o equipos integrados en vehículos transformados por carroceros directamente a la batería.



# SEGURIDAD Y CONFORT



Sébastien Guigues (Renault & Alpine Iberia) y Francisco Aranda (UNO).

Un jurado compuesto por más de medio centenar de directivos de empresas de transporte de mercancías y especialistas del sector de la automoción ha otorgado este reconocimiento a Renault Master. En un acto celebrado en Madrid, que contó con la presencia de más de 500 profesionales del sector del transporte, el presidente de UNO, Francisco Aranda, entregó el galardón a Sébastien Guigues, director general de Renault & Alpine Iberia, reconociendo

a esta furgoneta como el mejor vehículo industrial ligero de 2025.

El premio 'Vehículo Industrial Ligero del Año en España' se enmarca dentro de los Premios Nacionales del Transporte, unos galardones otorgados anualmente por profesionales del sector que destacan el esfuerzo y la apuesta por la innovación de los fabricantes de vehículos industriales.

## JURADO PREMIO VEHÍCULO INDUSTRIAL LIGERO DEL AÑO 2025



ALQUIBER RENTING FLEXIBLE - José Ramón Calvo  
 AMBULANCIAS SANTA SOFIA - Raúl Gómez  
 AQUASERVICE - Rafael Vañó  
 ASCAN SERVICIOS URBANOS - Fernando Velasco  
 ASCATRAVI - María José Sánchez  
 BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS - Sergi Vidal  
 CANAL DE ISABEL II - Santiago Iañez  
 CITYLOGIN - Alfonso Lopez  
 COFARES - Javier Escribano  
 CORREOS (GRUPO SEPI) - Javier Caballero  
 COVEY ALQUILER - Modesto Carretero  
 DFM RENTA CAR - Miguel Ángel Sánchez  
 EMT DE MADRID - Julián del Olmo  
 ENDESA - Carmen Moreno  
 ENTERPRISE - José Luis Sanz  
 ESTEBAN RIVAS - Conrado Calcerrada  
 EULEN - Clara Martin  
 EUROPCAR - Daniel Cañas  
 FCC - Antonio Bravo  
 FRAIKIN - Ángel Vallcorba  
 FUJITSU - José Carbonell  
 GAM RENTALS - Elsa Bermúdez  
 GRUPO COBRA - Rosa Uralde  
 GRUPO GIMENO - Rubén Matarín  
 GUARDIA CIVIL - AGRUPACION DE TRAFICO - Antonio García

HERTZ - Manuel Morgado  
 HTGROUP - Carlos Magdaleno Fernández  
 IDIADA - Ignacio Lafuente  
 INSIA - Javier Páez  
 INTA - Ramón Onrubia  
 LOOMIS - Javier Laguna  
 METHOD LOGISTICS - Guillermo Barreto  
 NORTHGATE RENTING FLEXIBLE - Ignacio Aliaga  
 OCSA RENT A CAR - Angel Ocaña  
 OK MOBILITY - Gilles Redard  
 ONTIME LOGISTICA INTEGRAL - Raquel Nieves  
 PETIT FORESTIER - Patricia Roncero  
 POLICIA NACIONAL - Francisco Prada  
 PROSEGUR CASH ESPAÑA - Óscar Martín  
 RACE ASISTENCIA - Diego de Azua  
 REDUR - Raúl Lozano  
 SAMUR - Protección Civil - Rafael Saavedra  
 SCHINDLER - Conchita Navarro  
 SEUR - Juan Perez  
 SIXT RENT A CAR - Carlos Abad  
 SMART DELIVERY ROUTES - Rubén Martínez  
 URBASER (Grupo ACS) - Rubén Torrado  
 Secretario General del Jurado - Luis Gómez-Llorente

# RENAULT MASTER E-TECH ELÉCTRICO



hasta 460 km de autonomía<sup>(1)</sup>  
27% menos de consumo eléctrico<sup>(2)</sup>  
la mejor carga útil de su categoría: hasta 1.625kg<sup>(3)</sup>

disponible también en diésel

(1) en la versión L2H2 AT, homologación WLTP en curso. (2) medida tomada en ciclo WLTP comparando el Master L2H2 E-Tech 87 kWh y el Renault Master E-Tech Electric 52 kWh. Estudio interno Renault. (3) capacidad de carga en versión L2H2 E-Tech eléctrico 4T gran autonomía. consumo mixto WLTP 25,1/22,8 (kWh/km). emisiones WLTP CO<sub>2</sub> (g/km) 0. © p. mclean



BCN24 | Copa América  
37<sup>a</sup> AC XXXVII Copa América Barcelona

[empresas.renault.es](https://empresas.renault.es)

Renault Pro+





# ¡A LA CONQUISTA DE LA ÚLTIMA MILLA!

VOLKSWAGEN CADDY PHEV

**VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES HA INICIADO LA COMERCIALIZACIÓN DE UNA VERSIÓN HÍBRIDA DEL PEQUEÑO DE SU FAMILIA: CADDY PHEV, QUE ESTÁ DISPONIBLE TANTO EN LA VARIANTE CARGO PARA EL REPARTO DE ÚLTIMA MILLA COMO EN LA VERSIÓN ORIENTADA AL OCIO**

**V**olkswagen Caddy PHEV incorpora dos motores, uno eléctrico y un TSI 1.5 TSI, ambos con una potencia de 85 kW (116 CV) y una potencia conjunta de 110 kW (150 CV) y un par motor de 350 Nm, asociados a un cambio automático DSG de 6 velocidades. Su capacidad de batería de 19,7 kWh le proporciona una autonomía 100% eléctrica de hasta 122 kilómetros, lo que convierte al Caddy en un vehículo eléctrico para el día a día y a la versión Cargo en el vehículo perfecto para el reparto eficiente de última milla. La velocidad de carga mejora su uso ya que puede llegar hasta los 50 kW en corriente continua CCS y hasta 11kW en corriente alterna, reduciendo así los tiempos de recarga. La autonomía total de este vehículo alcanza los 630 kilómetros, gracias a su depósito de gasolina de 32,5 litros.

Ambas versiones se ofrecen con batalla normal o batalla larga "Maxi" con hasta 7 plazas para la versión de pasajeros y una capacidad de carga en el furgón de 3,1m<sup>3</sup> y 3,7 m<sup>3</sup> respectivamente. La velocidad máxima es de 183 km/h (181 km/h en la versión Cargo). El Caddy y Caddy Cargo eHybrid ya están disponibles con un precio a partir de 29.500€ y 27.300€, respectivamente, con campañas, descuentos y si se aplicaran las condiciones del plan Moves III.

«Con el Volkswagen Caddy PHEV estamos lanzando al mercado una alternativa para el reparto de última milla con un producto pionero en su segmento y que tiene mucho potencial», asegura **Albert García**, director de Volkswagen Vehículos Comerciales.



Su comercialización se ha iniciado hace unas semanas y esta versión híbrida ya representa un 18% del total de pedidos del Caddy. «Creemos que la tecnología híbrida en vehículos comerciales puede alcanzar un nivel similar al del segmento de los turismos, en torno al 5% de total de nuestras ventas», anticipa **Borja Barenys**, director de Ventas



---

## CON EL CADDY HÍBRIDO ENCHUFABLE, LA FIRMA ALEMANA MARCA UN HITO PORQUE APENAS EXISTE OFERTA DE PRODUCTO CON ESTA TECNOLOGÍA EN ESTE SEGMENTO

---



La capacidad de carga en el furgón con batalla larga 'Maxi' alcanza los 3,7 m3.

de Volkswagen Vehículos Comerciales. Las previsiones sobre la evolución positiva del comercio electrónico invitan al optimismo.

### APUESTA POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Caddy PHEV es una muestra más del compromiso de la marca con una movilidad más sostenible. Volkswagen Vehículos Comerciales ha presentado cinco modelos PHEV y cuatro 100% eléctricos en los últimos años. "Empezamos con el Multivan PHEV en 2021, luego llegó nuestro icono 100% eléctrico, el ID. Buzz y el ID. Buzz Cargo que el año pasado reforzamos con la llegada del modelo de 7 plazas y la versión GTX. Además del Caddy PHEV, en su versión de pasajeros y Cargo, este año 2025 lanzamos el California que, por primera vez, estrena una versión PHEV; también el Multivan PHEV 4Motion y la nueva generación Transporter, que equipará un motor 100% eléc-

trico. A final de año, se podrá pedir el nuevo Caravelle, también por primera vez, con motorización PHEV", explica Albert García.

### CUOTA DE MERCADO RÉCORD

En los últimos años la marca ha llevado a cabo una profunda renovación de su gama de modelos. Esta ha sido una de las claves de los excelentes resultados del pasado año. De esta forma, Volkswagen Vehículos Comerciales logró en 2024 una cuota de mercado récord al superar por primera vez en su historia en España la barrera del 10% y situar su cuota de mercado en el 10,3%. Con unas ventas de más de 17.000 unidades, la marca incrementó un 31,5% las cifras del año anterior, duplicando el crecimiento del mercado total de vehículos comerciales, que se situó en el 13,6% según los datos de Anfac (165.847 unidades matriculadas).

"En 2024 cerramos un año extraordinario y las perspectivas para este son muy positivas», anticipan desde la marca. En enero, registraron 2.400 pedidos, una cifra que triplica los datos del primer mes de 2024.

### BUENOS RESULTADOS EN OTRAS ÁREAS

La firma ha obtenido cifras récord en los principales indicadores de negocio. De esta forma, las ventas en el área de VO marcaron un récord de 5.000 unidades, con un incremento del 11%. Unos datos que reflejan la buena salud de la marca en el mercado de segunda mano, gracias a sus altos valores residuales. "Nuestros valores residuales son, sin duda, una de nuestras grandes fortalezas. Estamos 12 puntos por encima de la media del mercado y esto aporta mucha tranquilidad al cliente a la hora de decidirse por uno de nuestros modelos", explica Albert García.

Las cifras en el área de postventa son igualmente buenas, con una facturación récord y un crecimiento del 7%. Estos buenos resultados han hecho posible que la rentabilidad media de la red de concesionarios de Volkswagen Vehículos Comerciales se situara durante el pasado año por encima del 3%, un porcentaje que triplica la media del sector [según los últimos informes disponibles, al cierre de los nueve primeros meses de 2024 la media del sector se situaba en el 0,8%].



Su capacidad de batería de 19,7 kWh le proporciona una autonomía 100% eléctrica de hasta 122 kilómetros. La autonomía total de este vehículo alcanza los 630 kilómetros, gracias a su depósito de gasolina de 32,5 litros.

---

**VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES OFRECE UNA ALTERNATIVA PIONERA EN EL SEGMENTO DE HASTA 7 PLAZAS Y DE REPARTO URBANO, CON UNA AUTONOMÍA ELÉCTRICA QUE LLEGA HASTA LOS 122 KILÓMETROS Y UNA AUTONOMÍA TOTAL DE 630 KILÓMETROS**

---



# MAN TGE NEXT LEVEL: MÁS CONECTIVIDAD, CONFORT Y SEGURIDAD

NOS SENTAMOS AL VOLANTE DE ESTA FURGONETA QUE INCORPORA NUMEROSAS MEJORAS

LA MAN TGE LLEGÓ AL MERCADO HACE CASI UNA DÉCADA Y HA CONSEGUIDO ABRIRSE HUECO EN UN SEGMENTO CON NUMEROSOS COMPETIDORES. DURANTE EL PASADO EJERCICIO, SE MATRICULARON MÁS DE 1.000 UNIDADES EN NUESTRO PAÍS Y HA ARRANCADO ESTE 2025 CON UNA TENDENCIA MUY POSITIVA. SE HA CONSOLIDADO COMO VEHÍCULO COMERCIAL DE REFERENCIA PARA LOS PROFESIONALES

**R**ecientemente, MAN dio a conocer la última actualización de este vehículo: TGE Next Level. En cuanto a su aspecto exterior, la línea es continuista. Sigue siendo una de las furgonetas más elegantes del mercado y este aspecto se enfatiza con el color elegido para la unidad de prueba (pale copper metallic) y sus llantas de aleación plateadas de 17".

## MÚLTIPLES ASISTENTES

La mayor parte de las novedades de la MAN TGE Next Level 'no se ven', pero llevan la seguridad y el confort de los profesionales del volante a otro nivel, marcando una notable diferencia con muchos de sus competidores. El nú-

mero de asistentes de serie que se han incorporado a este vehículo es elevado. Para empezar, destacaría el asistente activo de mantenimiento de carril, que permite conducir de un modo más relajado porque ante cualquier mínimo descuido, corrige la dirección del volante y alerta al chófer de que está sobrepasando las marcas viales.

Además, incorpora detector de somnolencia, información sobre las señales de tráfico, asistente de velocidad inteligente, limitador de velocidad, asistente de frenada de emergencia, indicador de la presión de los neumáticos, aviso de ángulo muerto (izquierda o derecha), aviso de aproximación, control de crucero y asistente de aparcamiento delantero y trasero.

## DIGITALIZACIÓN Y CONFORT

En el interior, la digitalización se convierte en protagonista. El cuadro de instrumentos es completamente digital y nos ofrece múltiples opciones de personalización. Además, encontramos la MAN Media Van en la parte central del salpicadero. Con sus 12,9 pulgadas y una interfaz atractiva y amigable, en esta pantalla táctil podemos controlar múltiples aspectos del vehículo. A su derecha, esta versión ofrece una base de carga inductiva para la carga in-

alámbrica de dispositivos inteligentes y dos zonas con puertos USB-C.

El fabricante alemán no se ha olvidado de proporcionar el máximo confort al conductor. Los tres asientos son amplios y cómodos y se agradecen las mejoras en materia de insonorización. También nos han gustado pequeños detalles como los asideros en ambas puertas para facilitar la entrada al vehículo.

#### MOTOR

Esta unidad está propulsada por el motor turbodiésel de 2,0 litros de cilindrada de 130 kW (177 CV), con un par de 410 Nm entre las 1.500 y las 2.000 rpm. Es el motor más potente de los tres disponibles para este vehículo, que también se puede adquirir con 140 CV y 163 CV.

La furgoneta cuenta con caja de cambio manual de seis velocidades que, en combinación con la motorización de 177 CV, ofrece una respuesta óptima en todo momento. MAN también oferta para este vehículo una caja automática de 8 velocidades.



1. El cuadro de instrumentos es completamente digital. Además, en la parte central del salpicadero se encuentra una pantalla de 12,9 pulgadas.
2. Los tres asientos son amplios y cómodos.
3. El espacio de carga tiene una longitud de 3.450 mm, una altura interior de 1.961 mm y un ancho de 1.832 mm.

## MAN TGE FURGÓN 3.180 4X2F SB

### MOTOR

Modelo	Volkswagen 2.0 TD	Caja de
Tipo	Inyección directa common rail	
Cilindrada	1968 cm <sup>3</sup>	
Potencia máxima	177 CV (130 kW) a 3.600	
Par máximo	410 Nm a 1.500-2000 rpm	

### TRANSMISIÓN

cambios	Manual de 6 velocidades	
Tracción	Tracción delantera	
Embrague .....	Monodisco en seco	

### CHASIS

Suspensión delantera	Brazos telescópicos McPherson	
Suspensión trasera	Eje rígido con ballestas	

### FRENOS

traseros	Discos ventilados	
----------	-------------------	--

### PESOS

Tara	2.141 kg	
MMA	3.500 kg	
Carga útil	1360 kg	

### ESPACIO DE CARGA

Esta MAN TGE dispone de un espacio de carga con 11,3 metros cúbicos y una carga útil de 1.360 kilos. Su amplia puerta lateral corredera y las dos traseras con apertura de 180° permiten acceder cómodamente al interior y realizar con agilidad la carga y descarga incluso de las mercancías más voluminosas. En esta área también se han cuidado los detalles, las argollas de sujeción y una generosa iluminación led ayudan a los profesionales a hacer un poco más fácil su trabajo.

### PERFECTA RESPUESTA

En carretera su comportamiento es excelente y se agradece contar con un elevado nivel de insonoridad. Las suspensiones, tanto la delantera como la trasera, unidas a la suavidad de su dirección, hacen que la MAN TGE Next Level sea muy estable tanto en los pasos por curvas como cuando realizamos continuos cambios de dirección al circular en el tráfico urbano. Además, los múltiples asistentes se convierten en un aliado excepcional para los profesionales que pasan muchas horas al volante.



# LA "ACCIÓN DIRECTA" PARA COBRO DEL TRANSPORTE AUN OFRECE DUDAS

DOCE AÑOS DESPUÉS DE SU IMPLANTACIÓN, SUBSISTEN VARIOS VACÍOS LEGALES

Habiendo transcurrido más de una década desde que el legislador estableció la llamada "acción directa", para cobro por el transportista del precio de su servicio, por desgracia subsisten, en campos esenciales, varios vacíos legales contrarios a la seguridad jurídica que la medida pretendía aportar. En las páginas que siguen, nuestro colaborador jurídico habitual F. Sánchez-Gamborino, lista esas incertidumbres -algunas ya decididas- e intenta aportar luz al respecto.

## 1. BASE LEGAL

En caso de que el transportista efectivo -quien materialmente entregó la mercancía al destinatario- no haya sido contratado de manera inmediata por el cargador, sino por un intermediario (agencia, transitario, operador logístico, etc.) o por otro transportista, **acción directa es la posibilidad que tiene ese transportista efectivo, si quien le contrató no le ha pagado sus honorarios** -o no la totalidad de los mismos-, **de reclamar éstos** -la cantidad pendiente de cobro- "**directamente**" al **cargador principal** o inicial (pese a no tener vínculo contractual con éste), así como de reclamar dicha parte impagada contra otros posibles integrantes -dichos intermediarios o transportistas- como eslabones de esa "cadena", mayor o menor, de subcontrataciones.

Introduce esta vía la **Disposición Adicional Sexta de la Ley 9/2013, de 4 Julio**, que modifica en bastantes aspectos la LOTT. Así, establece una responsabilidad solidaria entre ellos para pago al transportista efectivo.

Disposición, naturalmente, bienvenida por los transportistas.

La "acción directa" pretende **dar seguridad jurídica al cobro de los portes**, partiendo de principio tan elemental como que quien profesionalmente realiza un servicio cobre por ello. En el contrato de transporte, su precio es la lógica contrapartida a la prestación, por tanto, un derecho. Esta acción **no añade derecho alguno al transportista: sólo protege el que éste ya tiene.**

No basta que la Ley prevea que se pague al transportista a los 30 días (Ley 15/2009 de 11 Noviembre, del contrato de transporte, art. 41), si ante su incumplimiento lo único previsto, como mera infracción administrativa (LOTT art. 140.40, 141.26), es la imposición de una multa al moroso, pero sin garantizar el pago por éste al transportista.

Por otra parte, no es nueva en nuestro ordenamiento esta posibilidad de reclamar a alguien con quien no se ha contratado. Pues, esta vía está **prevista en Derecho español para numerosas situaciones** de deudas comerciales, con antecedente en el Código Civil, cuando prevé que quien ejecuta una obra por encargo de un contratista puede reclamar directamente contra el dueño del inmueble (art. 1597); así como

también en otros países de nuestro entorno, como Francia e Italia.

Ver TRANSPORTE 3, nº 390 (Noviembre 2013), páginas 8-12.

Ahora bien, el establecimiento de esta “acción directa”, en 2013, merece una crítica al legislador por la pésima calidad de su trabajo: un único párrafo, extremadamente escueto, frente a lo deseable; incorporación del mismo a la LOTT y no a la Ley 15/2009 sobre el contrato de transporte de mercancías; mutismo de la sedicente Exposición de Motivos de dicha Ley 9/2013 sobre el motivo de haber introducido la “acción directa”, que increíblemente ni siquiera menciona; no correspondencia entre el título de la Disposición (que alude solo al cargador principal como posible reclamado) y su contenido (que permite esta acción también contra otras empresas de la cadena), etc.; todo lo cual dejó numerosas cuestiones “en el aire”, con la consiguiente inseguridad jurídica. En lo que sigue intentaré ordenarlas, recordar qué ha sido sentenciado, y ofrecer algunas opiniones personales.

## 2. ¿SERÍA VÁLIDA LA RENUNCIA A ESTA ACCIÓN, MEDIANTE ACUERDO?

Entiendo que no.

La Disposición es tan imperativa como el resto de la LOTT, en que se inserta. Siendo su texto muy claro -dice “el transportista [...] tendrá acción directa”; no “podrá tener”. Además, un carácter voluntario permitiendo ser “impuesta” una cláusula derogatoria al transportista efectivo, a menudo con menor capacidad negociadora, iría contra el propósito protector de la norma.

## 3. ¿LA “PROHIBICIÓN” POR EL CARGADOR DE SUBCONTRATAR, IMPIDE LA ACCIÓN DIRECTA?

Entiendo que no.

Primero, porque es un derecho que al transportista efectivo reconoce la ley, y una cláusula (en eso consiste tal “prohibición”) contraria a la ley, es nula. Y segundo, porque ni el transportista efectivo es parte en la relación en que pudo establecerse tal “prohibición”, ni puede verse perjudicado por el comportamiento de un tercero. Sentencias de las AA. PP.:

## LA RECLAMACIÓN DIRECTA DEBERÍA INCLUIR LOS GASTOS: CARGA Y DESCARGA, PEAJES, PARALIZACIONES...

- \* Barcelona 22 Noviembre 2021 (F.4º), y
- \* Lleida 26 Octubre 2022 (F.4º).

Eso sí, según esa Jurisprudencia-, tal conducta infractora permitirá al pagador reclamar al incumplidor una indemnización por los perjuicios que le haya ocasionado tal incumplimiento.

## 4. ¿LA RECLAMACIÓN PUEDE INCLUIR LOS “GASTOS” DEL TRANSPORTE?

Junto al precio del transporte, hay gastos (habitualmente impuestos al transportista, igual que su cuantía): así, peajes de autopistas; coste de almacenamiento, embalaje, carga y descarga, estiba y desestiba; paralizaciones (art. 22 Ley 15/2009); cobro en destino contra reembolso; etc. ¿Pueden tales gastos ser reclamados también por vía de “acción directa”. Reprochable omisión del legislador.

En mi opinión, claramente sí, porque otra cosa no tendría sentido. Se trata simplemente de que el transportista recupere un dinero, con frecuencia adelantado cuyo abono es necesario e inherente al viaje, no de que obtenga un beneficio. Además, todas las previsiones de la Ley 15/2009 hablan conjuntamente del pago al transportista de “el precio del transporte y los gastos exigibles”: art. 39.1 a 3; art. 40.1 y 2; art. 44.3, párrafo segundo y 4; art. 58.1, art. 66.1, párrafo primero; art. 79.2,c); etc.

## 5. PLAZO PARA EJERCER ESTA RECLAMACIÓN “DIRECTA”

La Ley 9/2013 debería haberlo previsto, como plazo mínimo o como plazo máximo. Y haber fijado un día inicial de cómputo. Igual que para el devengo de intereses.

Ante tal silencio, entiendo que el plazo máximo para reclamar, también por esta vía de “acción directa”, es el general de prescripción, previsto en el art. 79.2,c) de dicha Ley 15/2009: quince meses desde la celebración del con-



**EL CARGADOR INICIAL NO PUEDE ALEGAR QUE YA PAGÓ A LA EMPRESA CON QUIEN ÉL CONTRATÓ**

trato de transporte. Con posible suspensión del mismo mediante reclamación por escrito: art. 79.3 ídem.

Y en cuanto al plazo mínimo, podría ser el de 30 días establecido en la Ley 15/2009, art. 41, salvo que en el contrato de transporte se estipulara otro para pago del servicio. Aunque, en realidad, como establece la Ley 15/2009, en su art. 39.1, el precio del transporte y sus gastos deberán ser abonados desde que la mercancía llegó a su destino: “una vez cumplida la obligación de transportar y puestas las mercancías a disposición del destinatario”. Desde que una cantidad se devenga, puede ser reclamada. A quien corresponda pagarla.

#### 6. ¿EL CARGADOR TIENE QUE PAGAR AUNQUE YA HAYA PAGADO AL INTERMEDIARIO?

La oscura redacción de la Disposición Adicional (¿qué significa “la parte impagada?”) planteaba la importante duda de si puede el transportista efectivo reclamar contra el cargador principal o inicial, incluso si éste había pagado la totalidad del servicio de transporte a aquella empresa con quien contrató.

Este supuesto se planteó ante la Jurisdicción. Al comienzo, en los tribunales de segunda instancia hubo cierta vacilación, y finalmente nuestro Tribunal Supremo ha dictado varias sentencias, de:

- \* 24 Noviembre 2017 (F.4º),
- \* 6 Mayo 2019 (F.2º), y
- \* 2 Marzo 2021 (F.3º)

Sobre la primera, ver TRANSPORTE 3 nº 432 (Enero-Febrero 2018), pp. 56-59.

La segunda y la tercera, básicamente remiten a la primera.

En ellas, el Alto Tribunal declara que ese cargador -beneficiario en definitiva de la prestación, añadimos- está obligado a pagar al transportista efectivo aunque ya haya pagado al primer transportista o intermediario. O sea, en tal caso permite el doble pago. Justificándolo por motivo de proteger económicamente a dicho transportista efectivo como parte débil de la cadena de transporte.

Sin perjuicio -reconocen Sus Señorías- del derecho del cargador a reclamar, en vía de recobro (vulgo “repercudir”), a quien pagó, para recuperar esa cantidad ahora pagada al transportista efectivo. Como igualmente cualquier otro intermediario que haya pagado al siguiente.

## LA ACCIÓN DIRECTA PUEDE UTILIZARSE AUNQUE EL CARGADOR HAYA SIDO DECLARADO EN CONCURSO



#### 7. ¿QUÉ PASA SI EL CARGADOR ES DECLARADO EN CONCURSO?

Nada.

Como tampoco si es declarado en concurso otro “eslabón” de la “cadena”.

La declaración de este concurso:

- 1) no impide al transportista efectivo ejercer la acción directa.
- 2) no paraliza la acción directa ya iniciada.

Si bien el R.D. Legislativo 1/2020, de 5 Mayo, que aprueba la Ley Concursal, en su art. 136.1.3º -concordante con el 139.2- impide desde la declaración de concurso admitir demandas de acción directa que presenten “los que pusieren su trabajo y materiales en una obra” contra el dueño de ésta -art. 1597 CCiv.-, el Tribunal Supremo, ha aclarado expresamente en tres decisiones la inaplicación de este impedimento a la acción directa del transportista efectivo, y ratificado que la misma puede ser ejercida aunque el cargador se encuentre en situación de concurso:

- \* Sentencias (tres) de 29 Diciembre 2020 - números 695, 699, y 701/2020-.



## SIRVE PARA RECLAMAR DEUDAS NACIDAS TANTO DE TRANSPORTE NACIONAL COMO INTERNACIONAL (CMR)

aplicable será la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega, o la residencia habitual del remitente, también estén situados en ese país.”

Luego, concurriendo cualquiera de tales vínculos, se aplicará nuestra Ley 9/2013, que permite esta acción directa. Criterio seguido por dichas Sentencias A.A.P.P.:

- \* Barcelona 22 Noviembre 2021 (F.3º), y
- \* Lleida 26 Octubre 2022 (F.3º).

### 10. ¿SE PUEDE EJERCER LA ACCIÓN DIRECTA ANTE LAS JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE?

Según el art. 38.1 de la LOTT estas Juntas pueden decidir las controversias derivadas de los contratos de transporte, luego, también del impago del porte.

Ahora bien, si puede hacerlo el transportista efectivo en acción directa depende de cómo se interprete el párrafo tercero de dicho artículo cuando habla de “partes intervinientes en el contrato”. Ese contrato, ¿se refiere -en interpretación restringida- sólo al vínculo entre ese transportista último y aquél de quien recibió inmediatamente el encargo, o -en interpretación amplia y conforme a la finalidad de la D.A. Sexta (crear una red solidaria)- es contratante cualquiera de los intervinientes en esa misma y única operación de transporte? Si el cargador inicial y todos los restantes “eslabones” de la cadena conocían los términos del servicio, pudieron acceder u oponerse al arbitraje de las Juntas. Por tanto, su consentimiento, expreso o presunto, sería tan válido como el del contratante inmediato.

Sentencias del TSJ Extremadura 21 Mayo 2019 (F.1º) y 21 Noviembre 2023 (F.2º), confirmando respectivos laudos, que permiten a transportistas efectivos reclamar contra cargadores que no los habían contratado.

### 11. CONCLUSIÓN

Esperemos que las anteriores ideas sirvan para una futura modificación de la Ley 15/2009, que es donde verdaderamente debería regularse la acción directa, como institución claramente mercantil.

Es más: admite esta acción incluso habiendo dicho cargador pagado al transportista intermedio:

- \* Sentencia TS 114/2021, de 2 Marzo (F.3º).

El concurso no pretende evitar que las deudas se paguen, sino que se ordenen para ser pagadas todas.

### 8. ¿ES NECESARIO ACREDITAR LA PREVIA RECLAMACIÓN AL DEUDOR?

La Ley 9/2013, ni siquiera exige intentarla. Bastaría estar cumplido el art. 39.1 de la Ley 15/2009 o vencido el plazo acordado. Así ocurrido, la mora del deudor es automática: art. 5 de la Ley 3/2004.

No obstante, siendo el impago requisito para esta acción, recomiendo sea efectuada y probada.

Siguiendo el criterio más amplio, puesto que la D. A. Sexta ninguna concreta exige: bastaría, pues, un burofax o un mensaje email al deudor, identificando el viaje, aportando prueba de su cumplimiento y mencionando cantidad reclamada.

### 9. ¿SE PUEDE EJERCER TAMBIÉN CUANDO EL TRANSPORTE IMPAGADO ERA INTERNACIONAL? Entiendo que sí.

El Reglamento europeo 593/2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), en su art. 5.1 dispone que «1. En defecto de elección de la ley aplicable al contrato para el transporte de mercancías [...], la ley



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

## SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE



# CIBERSEGURIDAD EN VEHÍCULOS INDUSTRIALES

EL RETO DE LOS CARROCEROS ANTE LOS REGLAMENTOS UNECE R155 Y R156

## LA DIGITALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES HA ABIERTO UNA NUEVA DIMENSIÓN DE RIESGOS Y RESPONSABILIDADES

**M**ás allá de los tradicionales criterios de seguridad estructural o mecánica, los vehículos actuales deben ser seguros frente a ataques digitales y fallos de software, lo que exige repensar los procesos de diseño, integración y mantenimiento. En este contexto, los Reglamentos UNECE R155 y R156 marcan un punto de inflexión al establecer un marco normativo claro para la ciberseguridad (cybersecurity) y la seguridad funcional ligada al software (cybersafety) en el entorno de la homologación de vehículos.

Aunque dirigidos principalmente a los fabricantes del vehículo base, estos reglamentos tienen importantes implicaciones para los fabricantes de carrocerías, especialmente en vehículos comerciales e industriales con transformaciones complejas.

### CYBERSECURITY Y CYBERSAFETY

En el ámbito de la automoción, es importante distinguir entre:

Cybersecurity (ciberseguridad): hace referencia a la protección frente a accesos no autorizados, manipulaciones o ataques maliciosos que puedan afectar a los sistemas del vehículo. Implica resistir intentos externos de alterar el comportamiento del vehículo o extraer información sensible.

Cybersafety (ciberseguridad operacional): se refiere a la prevención de fallos o mal funcionamiento del software que puedan compro-



ASCATRAVI

gico, colaborativo y con procesos rigurosamente documentados. Adaptarse a este marco no solo permitirá cumplir con los requisitos legales, sino también posicionarse como socios tecnológicos de confianza en una cadena de valor cada vez más interconectada y exigente.

meter la seguridad física del vehículo, ya sea por defectos de diseño, errores en actualizaciones o fallos de comunicación entre sistemas.

Los carroceros o transformadores, al intervenir sobre el vehículo base, incorporando nuevos sistemas electrónicos o modificando su estructura, pueden incidir directamente sobre ambos aspectos si no actúan con criterios de seguridad digital.

Los sistemas de control y gestión de máquinas (grúas, basculantes, portavehículos, etc.), una interfaz remota de diagnóstico de un vehículo de recogida de residuos, un módulo de gestión de luces en un vehículo de emergencia con acceso Wi-Fi o Bluetooth, etc. pueden introducir vulnerabilidades relacionadas con la cybersecurity o provocar conflictos de software que afecten a la cybersafety, si no se integran adecuadamente con la arquitectura del vehículo y siguiendo el protocolo establecido por el fabricante del chasis.

#### UN NUEVO ENTORNO MÁS TECNOLÓGICO

Estos nuevos reglamentos de homologación determinan que los fabricantes de los vehículos afectados por esta regulación deben contar con un sistema de gestión de ciberseguridad (CSMS) certificado por una autoridad técnica. Este sistema evalúa los riesgos y las soluciones adoptadas para mitigarlos, y puede desarrollarse conforme al estándar ISO/SAE 21434.

Asimismo, debe disponer de un sistema de gestión de actualizaciones de software (SUMS) según el R156, que permita registrar, verificar y validar cualquier cambio de software que afecte a la seguridad del vehículo.

Por ejemplo, si un sistema añadido por un carrocerero permite una intrusión en la red CAN del vehículo o impide una actualización crítica del sistema de frenado, se produce una doble amenaza: desde el punto de vista de la cybersecurity, se ha abierto una puerta a un posible ataque y desde el punto de vista de la cybersafety, se ha puesto en riesgo la seguridad física del vehículo al no poder disponer de la mejora en sus frenos, incluso sin que haya intención maliciosa.

En definitiva, la ciberseguridad (cybersecurity) y la seguridad funcional del software (cybersafety) han pasado a ser elementos centrales en la homologación. Este nuevo entorno exige que los fabricantes de carrocerías evolucionen hacia un modelo más tecnoló-

Salvador Nuñez Bustos  
Secretario Técnico ASCATRAVI

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



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



## La garantía del fabricante

### SISTEMA DE SEGURIDAD PARA SU FOSO DE TALLER



- INSTALACION RÁPIDA
- FÁCIL DE USAR
- COMPATIBLE CON GATOS DE ELEVACIÓN O BANDEJA DE ACEITE EN EL FOSO
- HECHO A MEDIDA DE SU FOSO
- CERTIFICACIÓN DE MONTAJE
- PRODUCTO CE

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



### ONTURTLE LANZA ControlGO

ControlGO es un dispositivo que permite un control exhaustivo de los repostajes mediante geolocalización en tiempo real y cuenta con un sistema de verificación en tres niveles: el camión, la estación de servicio Onturtle y la tarjeta de combustible.

ControlGO combina tecnología punta y simplicidad operativa. Instalado directamente en la batería del camión, este dispositivo ofrece funciones de geolocalización en tiempo real, telemetría y analíticas avanzadas. Su funcionamiento es sencillo, pero altamente eficaz: al ingresar en una de las más de 1.800 estaciones de servicio de la red internacional de OnTurtle en Europa, el sistema valida automáticamente el repostaje mediante la coincidencia entre la matrícula, la posición del camión y la tarjeta DieselCard asignada.

Así, ControlGO garantiza la máxima protección en cada repostaje a tres niveles: la verificación de geolocalización, ya que calcula la ubicación del camión en tiempo real al llegar a la estación de servicio; la validación de la matrícula y la tarjeta autorizada. El repostaje solo se podrá realizar si estos tres datos coinciden. Y, por último, el sistema también ofrece un análisis de datos adicional, el cual muestra datos como la velocidad del vehículo, un control de la temperatura, la aceleración y el rumbo del vehículo y más. Además, es autoinstalable, lo que facilita su implementación en flotas de cualquier tamaño.



### ANDAMUR AMPLÍA SU RED EN FRANCIA

Andamur ha sumado más de 450 nuevas estaciones E.Leclerc a su red en Francia, lo que supone un crecimiento de más del 90% en este país clave para el transporte profesional. Con esta expansión, Andamur ya cuenta con más de 1.400 estaciones de servicio en 9 países de Europa. En España, su red incluye 158 estaciones de servicio, entre las cuales están sus nueve Áreas de Servicio propias, de las cuales 8 están diseñadas específicamente para el transporte profesional. “Seguimos reafirmando nuestro compromiso con el transporte profesional y facilitando cada una de las rutas a las empresas de transporte”, destacan sus responsables.

### UTA EDENRED LANZA EN ESPAÑA SU SOLUCIÓN DE CARGA ELÉCTRICA UTA eCHARGE

El proveedor de servicios de movilidad ha ampliado sus instalaciones de carga pública para vehículos híbridos y eléctricos. Además de Alemania y Austria, la solución de carga UTA eCharge ya está disponible para los clientes de España, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo, Francia, Italia y Polonia. En total, ofrece acceso a la red de puntos de carga pública de UTA Edenred en 28 países. Está compuesta por 300 estaciones de carga compatibles con camiones y estaciones de carga rápida de Milence.

UTA eCharge ofrece una solución integral de 360° para cumplir con los requisitos de la flota eléctrica. Se puede utilizar UTA eCharge con la tarjeta de carga UTA eCard o la app UTA eCharge para cargar turismos, furgonetas y vehículos pesados. UTA eCharge cubre todos los escenarios de carga, incluida la carga pública, los domicilios de los conductores (carga doméstica), aparcamientos corporativos (carga en el trabajo) e instalaciones de la empresa (carga en depósito). Los clientes de Alemania y Austria ya tienen acceso a todas las funciones de carga de UTA eCharge 360°, en España y en el resto de los países anunciados recientemente, la carga doméstica, en el trabajo y en depósito se desplegarán durante el año.



# ¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2025

#premiosnacionalesdeltransporte



## PATROCINADORES:



**NEW GENERATION DAF XG+**



# Powering your Success

La Nueva Generación XG+ ha redefinido el concepto del lujo en el sector del transporte, estableciendo un estándar de confort nunca antes visto. El DAF XG+ lleva la eficiencia y la seguridad a niveles sin precedentes. Repleto de innovaciones y características sorprendentes que mejoran el coste operativo, la seguridad y el confort en la conducción. DAF Transport Efficiency – Powering your Success!

**WW.DAF.ES**