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

Año 50. #503.
Julio-Septiembre 2026

TRANSPORTE3

www.transporte3.com

DIESEL TECHNIC

Nuevo centro logístico en Barcelona

· IAA Transportation 2026: El futuro ya está aquí ·
· Entrevista: Federico Abengoza y José Manuel Abengoza (Transportes Abengoza) · Contacto: Nueva generación eléctrica de Volvo Trucks ·
· ProCabin de Mercedes-Benz Trucks: una cabina para trabajar y descansar ·
· Reducir costes: Una misión imposible · Especial: Medios de Pago ·

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

IMPULSANDO LA DISTRIBUCIÓN.
100% ELÉCTRICO.

El nuevo MAN eTGM.

El nuevo MAN eTGM hace que la distribución urbana y regional sea más sencilla que nunca. Con hasta 480 km de autonomía y opciones de batería flexibles, te ayuda a que tus operaciones se desarrollen de forma fluida, eficiente y siempre según lo previsto. Ágil en calles estrechas e integrado perfectamente en el día a día, el MAN eTGM está diseñado para tareas de distribución más exigentes. Y gracias a sus cero emisiones, estarás preparado para el futuro sin renunciar al rendimiento en el que confías.
eMPOWERING YOU. ALL THE WAY.
Más información: **www.truck.man**

MAN

IAA 2026: UNA COMPETENCIA CADA VEZ MÁS GLOBAL

La IAA Transportation 2026 ha dejado una sensación bastante clara: algo está cambiando. Los fabricantes asiáticos, principalmente chinos, ya no vienen a Hannover solo a mirar y tomar nota de qué hacen las marcas europeas. Ahora llegan con una oferta de camiones cada vez más consistente. Los modelos eléctricos son su principal carta de presentación, pero no la única. También trabajan con hidrógeno, soluciones híbridas y motores preparados para combustibles renovables como el HVO. Hace diez años estaban aprendiendo. Hoy empiezan a enseñar sus productos.

Luis Gómez-Llorente
Director de Transporte 3

Y todo esto sucede en un momento complicado para los fabricantes europeos. Europa les pidió que desarrollaran camiones más limpios y lo han hecho. El problema es que el mercado no avanza al mismo ritmo. Faltan puntos de recarga, las inversiones siguen siendo elevadas y muchas empresas de transporte todavía no ven clara la rentabilidad de dar el salto. Por eso, los principales constructores europeos de camiones aprovecharon este encuentro para pedir a Bruselas que ajuste el calendario de cumplimiento de los objetivos de CO_2 de 2030. Consideran que las condiciones necesarias para impulsar la demanda llevan años de retraso. Habrá que ver cuál es la respuesta de las autoridades. Mientras tanto, siguen expuestos a importantes penalizaciones si no alcanzan los objetivos establecidos.

Los fabricantes asiáticos todavía tienen deberes por hacer: necesitan redes comerciales, talleres, recambios y, sobre todo, ganarse la confianza del transportista. Pero conviene recordar lo ocurrido en el segmento de los turismos. Su llegada parecía lejana y ya comercializan miles de unidades. Con los camiones podría pasar algo parecido antes de lo que se podría pensar.

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)
José Carlos Cámara (Periodista. Doctor en Periodismo)

Sección Oficial:
ascatravi
asociación de carrocerías y transformadores de vehículos industriales y comerciales

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 34 39
www.editec.es / editec@editec.es

EDITEC
GRUPO EDITORIAL

ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

CAMIÓN DEL AÑO 2026
V.I. LIGERO DEL AÑO 2026
CAMIÓN ECOLÓGICO DEL AÑO 2026
PREMIO QUINTA RUEDA SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2026
PREMIO QUINTA RUEDA CISTERNA DEL AÑO 2026

SUMARIO

2 EDITORIAL
IAA 2026: una competencia cada vez más global

6 EN PORTADA
El sector reclama una estrategia nacional de transporte de mercancías

8 REPORTAJE
La digitalización de los documentos de control administrativo en el transporte por carretera

12 REPORTAJE
IAA Transportation 2026: Los vehículos industriales del futuro ya son realidad

26 REPORTAJE
Reducir costes: Una misión imposible

28 PRODUCTO
La nueva Farizon V7E llega a España

30 CONTACTO
Nueva generación eléctrica de Volvo

34 REPORTAJE
Diesel Technic estrena centro logístico en Barcelona

36 REPORTAJE
Grupo Arnedo inaugura un aparcamiento seguro para camiones

38 ENTREVISTA
Federico Abengoza y José Manuel Abengoza (Transportes Abengoza)

40 ESPECIAL
Medios de Pago

49 REPORTAJE
ProCabin de Mercedes-Benz Trucks: Una cabina para trabajar y descansar

58 REPORTAJE
Renault Trucks España inaugura su nueva sede en Getafe

CONECTA CON LA ELECTRIFICACIÓN

SOLUCIONES PARA UN CAMBIO REAL

En Scania ofrecemos baterías cada vez más duraderas, vehículos potentes y manejables y servicios completos. Es un camino que estamos construyendo juntos, kilómetro a kilómetro, y que ya es rentable para muchos sectores y empresas. **¿Hablamos?**

VEHÍCULOS · BATERÍAS · ASESORAMIENTO · LEASING
ESTUDIO DE RUTAS · PUNTOS DE CARGA

un scania un árbol

SCANIA

EL SECTOR RECLAMA UNA ESTRATEGIA NACIONAL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

"LAS DECISIONES EN INFRAESTRUCTURAS MARCARÁN LA COMPETITIVIDAD EN LOS PRÓXIMOS AÑOS"

LA CETM RECLAMA AL GOBIERNO MÁS INVERSIÓN EN CONSERVACIÓN, CONEXIONES Y NODOS LOGÍSTICOS Y PIDE UNA PLANIFICACIÓN ESTATAL QUE INTEGRE INFRAESTRUCTURAS, LOGÍSTICA Y SOSTENIBILIDAD

El presidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Carmelo González, ha pedido al Gobierno una estrategia nacional de transporte de mercancías que coordine las necesidades de las empresas, las infraestructuras, la logística y los objetivos de sostenibilidad. "La economía española atraviesa un momento crucial y las decisiones que adoptemos hoy en materia de infraestructuras condicionarán nuestra capacidad para crecer, competir y generar bienestar en los próximos años", advierte en una carta abierta dirigida al Ejecutivo.

INVERSIÓN PARA LA COLUMNA VERTEBRAL DE LA ECONOMÍA

El presidente de la CETM recuerda que la carretera sigue siendo una pieza esencial del sistema productivo español. Los últimos datos disponibles sitúan en torno al 95 % la participación de la carretera en las toneladas transportadas en el ámbito nacional. Para González, esa dependencia exige una red viaria acorde con las necesidades de la economía. "Esta columna vertebral necesita una red viaria a la altura de la economía que sostiene", afirma. La CETM considera que las carreteras, los enlaces, las conexiones con puertos, estaciones y aeropuertos, los aparcamientos seguros y los nodos logísticos no han recibido durante las últimas décadas la inversión y el mantenimiento suficientes. "Invertir en infraestructuras viarias de calidad no beneficia únicamente al transporte por carretera: beneficia a toda la economía", subraya González. A su juicio, una red moderna reduce los costes logísticos, mejora la

"ESPAÑA NO PUEDE PERMITIRSE QUE LA FALTA DE INFRAESTRUCTURAS ADECUADAS SE CONVIERTA EN UN FRENO A SU CRECIMIENTO"

competitividad, refuerza la seguridad vial y favorece la actividad industrial y exportadora.

"PONEMOS A SU DISPOSICIÓN NUESTRA EXPERIENCIA"

La CETM defiende que la inversión viaria no debe plantearse como incompatible con el desarrollo de otros modos de transporte. "Creemos que ha llegado el momento de avanzar hacia una estrategia nacional de transporte de mercancías", afirma González, que reclama abordar "de forma conjunta" las necesidades empresariales, la planificación de las infraestructuras, la logística y la sostenibilidad.

"España no puede permitirse que la falta de infraestructuras adecuadas se convierta en un freno a su crecimiento. La economía, las empresas y la ciudadanía necesitan una red de transporte moderna, segura, eficiente y preparada para las exigencias económicas, ambientales y tecnológicas del siglo XXI. No podemos aspirar a ser más competitivos en Europa mientras nuestro transporte soporta costes y dificultades que otros países están reduciendo", remarca.

La Confederación tiende la mano al Gobierno y al Ministerio de Transportes para trabajar en esa dirección. "Ponemos a su disposición nuestra experiencia y el conocimiento de la realidad diaria de las empresas", concluye.

"PONEMOS A DISPOSICIÓN DEL GOBIERNO NUESTRA EXPERIENCIA Y EL CONOCIMIENTO DE LA REALIDAD DIARIA DE LAS EMPRESAS"

SARA HERNÁNDEZ DEL OLMO, NUEVA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

La petición de la CETM ha coincidido con el reciente nombramiento de Sara Hernández del Olmo como secretaria general de Transporte Terrestre. La Confederación interpreta el relevo como una oportunidad para abrir una nueva etapa de interlocución con la Administración y reforzar la coordinación entre las áreas responsables del transporte y las infraestructuras. La organización considera que la experiencia de Hernández en planificación territorial, movilidad, transporte sostenible e infraestructuras logísticas e intermodales puede contribuir a ofrecer una visión más amplia de las necesidades del transporte de mercancías.

LA DIGITALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE CONTROL ADMINISTRATIVO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

EL DECA SERÁ OBLIGATORIO A PARTIR DEL PRÓXIMO 5 DE OCTUBRE

LOS DOCUMENTOS DE CONTROL ADMINISTRATIVO SON OBLIGATORIOS EN LOS TRANSPORTES INTERIORES CON ORIGEN Y DESTINO DENTRO DEL TERRITORIO DEL ESTADO ESPAÑOL. TAMBIÉN ESTÁN INCLUIDAS EN ESTA OBLIGACIÓN LAS OPERACIONES DE CABOTAJE, PERO NO LOS TRANSPORTES INTERNACIONALES

La disposición transitoria octava de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, establece que, a partir del próximo 5 de octubre, deberán ser necesariamente digitales tanto el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera como la hoja de ruta correspondiente al transporte público de viajeros por carretera.

ASPECTOS FUNDAMENTALES QUE HAY QUE TENER EN CUENTA

1. El DeCA debe existir antes de iniciar el servicio. La aplicación utilizada deberá generar el fichero electrónico antes del comienzo efectivo del transporte y registrar su fecha y hora de creación. En el transporte de mercancías deberá contener, como mínimo, los datos exigidos por el artículo 6 de la Orden FOM/2861/2012.

2. El fichero será un PDF nativo digital. El DeCA deberá generarse directamente a partir de los datos estructurados de la aplicación. No serán válidos los PDF procedentes del escaneado de documentos en papel o de imágenes digitalizadas. El fichero no podrá superar los 5 MB y deberá incorporar como metadatos las fechas y horas de creación y, en su caso, modificación.

3. Cada DeCA tendrá un código QR y una URL propia. El PDF deberá contener un código

9 TONELADAS.
0 LITROS.

NUEVO iJAC 9.0

De la marca del camión eléctrico mediano más vendido en España.
Misma garantía, misma fiabilidad y cero combustible.

100% eléctrico.
Ahora hasta 9 toneladas.

Descúbrelo en jacmotorsiberia.com

JAC
100% ELECTRIC

QR asociado a una dirección web única y específica. Esa URL permitirá acceder al documento almacenado en un repositorio electrónico. El QR podrá, además, estar disponible como fichero independiente.

4. La descarga debe ser directa. La URL deberá utilizar HTTPS y, aunque el sistema pueda incorporar determinadas medidas de seguridad, estas no podrán impedir el acceso de los agentes habilitados. No será válido dirigir al inspector a una página que exija introducir usuario y contraseña, realizar una nueva autenticación o pulsar botones para conseguir la descarga: la llamada a la URL deberá producir la descarga directa del PDF.

5. La URL debe mantenerse disponible después del viaje. El fichero tendrá que ser accesible durante el servicio y la posibilidad de descarga de la URL solo podrá desactivarse una vez transcurridos siete días naturales desde la finalización del servicio. Esto debe distinguirse de la obligación de conservación del documento, que es mucho más larga.

6. Los DeCA deberán conservarse durante al menos un año. En el transporte de mercancías, tanto el cargador contractual como el transportista efectivo deberán poder disponer de los ficheros durante ese periodo. Pueden utilizar repositorios diferentes y, si uno de ellos genera el fichero, será suficiente con que el otro pueda descargarlo durante un año.

UNA LARGA EVOLUCIÓN

Nuestro especialista jurídico, Francisco Sánchez-Gamborino, analiza en nuestra web la evolución normativa seguida desde que el legislador estableció por primera vez la exigencia de un documento con fines administrativos, distinto de la carta de porte mercantil, hasta los requisitos que establece la nueva Resolución.

7. El conductor debe poder mostrar el DeCA o su QR. Antes de comenzar el servicio deberá entregarse al conductor una copia que podrá llevar en formato electrónico, por ejemplo, en un teléfono móvil, o impresa en papel. En ambos casos deberá contener el código QR. Durante una inspección, podrá mostrar el DeCA con su QR o únicamente el código QR.

8. El papel deja de ser el original. Aunque el conductor pueda llevar una copia impresa, las posibles anotaciones manuscritas que se realicen sobre ella no modificarán el DeCA ni tendrán validez como actualización del documento. La información válida será la contenida en el fichero electrónico.

9. El DeCA puede modificarse durante el transporte, pero debe quedar trazabilidad. Si cambian los datos del servicio, podrá modificarse el PDF existente, incorporando los nuevos datos y el motivo de la modificación y manteniendo visibles los anteriores como datos que han dejado de ser válidos. En este supuesto se conservan la URL y el QR. Alternativamente, podrá generarse un nuevo PDF, que tendrá nueva URL y nuevo código QR; en este caso deberá conservarse también el fichero original. En ambos supuestos, el documento actualizado deberá hacerse llegar al conductor.

10. Es posible agrupar varios servicios en un único DeCA. En el transporte público de mercancías podrá hacerse cuando el cargador contractual y el transportista efectivo sean los mismos en todos los envíos. No obstante, deberá identificarse claramente cada remesa, incluyendo su origen y destino y la naturaleza y peso de la mercancía, así como los demás datos que puedan variar de un envío a otro.

11. La firma electrónica no es obligatoria para la validez del DeCA. La Resolución aclara expresamente que el documento de control y la hoja de ruta no requieren firma con carácter general. Ahora bien, cuando el documento tenga también finalidad contractual o resulte necesario firmarlo por la normativa aplicable, deberá utilizarse como mínimo una firma electrónica avanzada (AdES); también será válida la firma electrónica cualificada (QES) conforme al Reglamento eIDAS.

USED TRUCKS
BY RENAULT TRUCKS

1, 2, 3... ¡máxima tranquilidad para tu negocio!

Compra ahora tu camión seminuevo y tendrás la posibilidad de contratar la combinación de garantía y mantenimiento predictivo que mejor se adapte a tus necesidades:

	GARANTÍA SELECTION	+ MANTENIMIENTO REFERENCE PREDICT*	
1	12 meses	24 meses	50 € / MES x 24
2	24 meses	24 meses	140 € / MES x 24
3	36 meses	36 meses	210 € / MES x 36

Olvídate de las preocupaciones, asegura tu tranquilidad en los próximos años:

- **Selection:** Garantía de la cadena cinemática, el sistema de AdBlue y el catalizador SCR.
- **Predict:** Sistema de anticipación de incidencias mecánicas y prevención de desgastes para evitar paradas inesperadas y mantener tu camión operativo.

Ponte en contacto con tu distribuidor oficial más cercano.

*Garantía Selection de hasta 3 años o 150.000 km/año con límite 750.000 km al final del contrato, posibilidad de ampliar hasta los 900.000 km contratando Selection Extramile. Dicha garantía cubre la cadena cinemática, el sistema de AdBlue y el catalizador SCR (consultar los elementos del motor, caja de cambios y las unidades del eje de transmisión del vehículo incluidas). Precio del contrato de mantenimiento Reference Predict de hasta 3 años o 150.000 km/año para aplicaciones de larga distancia con topografía mayoritariamente plana y 2.200 h de motor al año. Para otro tipo de aplicaciones, topografía u horas de motor, el precio está sujeto a cotización. Consulta tu distribuidor oficial Renault Trucks más cercano. Imagen meramente ilustrativa. Publicidad sujeta a la Ley 34/1988, Ley 3/1991 y RDL 1/2007.

RENAULT TRUCKS

LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES DEL FUTURO YA SON REALIDAD

EN LA IAA QUEDÓ PATENTE QUE LOS FABRICANTES VAN POR DELANTE DE LOS POLÍTICOS

LA FERIA DE HANNOVER CERRÓ SU EDICIÓN DE 2026 CON 1.589 EXPOSITORES DE 46 PAÍSES Y MÁS DE 113.000 VISITANTES PROFESIONALES

Durante esta edición se presentaron más de 150 primicias mundiales y nuevos productos. La presencia internacional también volvió a crecer: los visitantes profesionales procedentes de fuera de Alemania representaron el 40 % del total, frente al 34 % registrado dos años antes. Países Bajos, China y Polonia fueron los mercados extranjeros con mayor representación.
El grado de satisfacción declarado por los visitantes alcanzó el 92 %, mientras que el 88 % señaló que volvería a la próxima edición, prevista del 19 al 24 de septiembre de 2028.

LA ELECTRIFICACIÓN, PROTAGONISTA

La transición hacia un transporte de bajas emisiones volvió a ocupar un espacio destacado en Hannover. Los fabricantes europeos y un creciente número de constructores asiáticos dejaron patente que disponen ya de una amplia oferta de soluciones electrificadas para responder a distintas necesidades del transporte profesional. Precisamente, uno de los principales mensajes trasladados por la industria durante IAA Transportation 2026 fue la necesidad de que las administraciones aceleren el despliegue de infraestructuras y creen unas condiciones que permitan extender estas nuevas tecnologías de propulsión.

OBJETIVOS DE CO_2: LOS FABRICANTES DE CAMIONES ALZAN LA VOZ

Los siete principales fabricantes europeos de camiones y autobuses aprovecharon el encuentro para reclamar a la Unión Europea un ajuste de tres años en el calendario de cumplimiento de los objetivos de CO_2 previstos para 2030. La industria sostiene que dispone ya de una amplia oferta de vehículos de cero emisiones, pero que su implantación está frenada por la falta de infraestructura de recarga, las dificultades de acceso a la red eléctrica, el coste de la energía y un marco regulatorio que todavía no favorece suficientemente su adopción.
Actualmente, solo el 2,4 % de las nuevas matriculaciones de camiones pesados en Europa corresponde a modelos de cero emisiones, con cuotas inferiores al 1 % en España, Italia y Polonia. Los fabricantes reclaman medidas que impulsen la demanda y un ajuste del calendario para evitar sanciones que, a su juicio, podrían restar recursos a nuevas tecnologías y capacidad productiva sin acelerar necesariamente la descarbonización del transporte.

Profesionales de serie.

Una gama perfecta para ayudarte en tu día a día, con gran capacidad de carga, carrozados de fábrica, hasta 5 años de garantía* y motores TDI, híbridos y 100% eléctricos con Etiqueta 0.

Vehículos Comerciales

www.volkswagen-comerciales.es

Gama Transporter con motores EU6 consumo medio combinado WLTP 7,0 – 9,0l/100 km. Emisión en el ciclo combinado de CO_2 según WLTP: 182 - 235 g/km. Gama Crafter con motores EU6 consumo medio combinado WLTP: 8,0 – 12,6 l/100 km. Emisión en el ciclo combinado de CO_2 según WLTP: 211 - 330 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_2 en el ciclo combinado según WLTP: 11 - 12g/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_2 en el ciclo combinado según WLTP: 0 g/km.

*Consulta coberturas y garantías en https://www.volkswagen-comerciales.es/es/servicio-posventa/asistencia-garantias/garantias.html

MUCHAS NOVEDADES DE DAIMLER TRUCK

GRAN DESPLIEGUE DE LA FIRMA ALEMANA EN LA IAA TRANSPORTATION 2026

DAIMLER TRUCK HA MOSTRADO EN HANNOVER UNA AMPLIA BATERÍA DE NOVEDADES CON LAS QUE QUIERE SEGUIR MARCANDO EL RUMBO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

La compañía combina propuestas eléctricas y de hidrógeno con motores diésel más eficientes, nuevos sistemas de seguridad y soluciones tecnológicas orientadas a mejorar la rentabilidad, la sostenibilidad y la eficiencia de las operaciones. Karin Rådström, CEO de Daimler Truck, recordó que la compañía lleva 130 años contribuyendo a transformar el transporte. Por su parte, Achim Puchert, CEO de Mercedes-Benz Trucks, destacó que los transportistas necesitan encontrar un equilibrio entre rentabilidad, seguridad y descarbonización.

eACTROS LOWLINER PARA EL TRANSPORTE DE GRAN VOLUMEN

Mercedes-Benz amplía su gama eléctrica con el eActros Lowliner, desarrollado para el transporte de larga distancia y gran volumen. Estará disponible con dos o tres baterías LFP de 207 kWh y podrá alcanzar unos 500 kilómetros de autonomía. Contará con carga CCS y posteriormente MCS, dos motores eléctricos y sistemas predictivos para optimizar la eficiencia. Su configuración permite trabajar con megasemirremolques y la producción en serie comenzará en 2027. La marca también destaca la evolución del eActros 600, que ya ha superado los 160 millones de kilómetros recorridos por clientes europeos desde el inicio de su producción a finales de 2024.

HIDRÓGENO Y MOTORES DIÉSEL MÁS EFICIENTES

Otra de las principales novedades es el NextGenH2 Truck, desarrollado para el transporte de larga distancia. Utiliza hidrógeno líquido y puede superar los 1.000 kilómetros de autonomía. Daimler Truck prevé poner unas 100 unidades en manos de clientes para realizar pruebas reales a partir de finales de 2026, comenzando por Dachser.

Para las operaciones que continúan dependiendo del diésel, Mercedes-Benz presenta Powerliner, una nueva generación de cadena cinemática que integra mejoras en motor, transmisión y eje. Según el fabricante, permite reducir el consumo de combustible hasta un 4%. Llegará a los Actros y Arocs a partir de abril de 2027.

MÁS SEGURIDAD Y UNA EDICIÓN ESPECIAL

La compañía incorpora nuevos asistentes como Active Cross Traffic Assist, Active Sideguard Assist, Active Drive Assist 3 y Attention Assist 2, destinados a detectar situaciones de riesgo, intervenir en determinadas maniobras y controlar posibles síntomas de cansancio o distracción del conductor.

Coincidiendo con su 130 aniversario, Mercedes-Benz lanza además la «130 Years Trucks Edition», limitada a 400 unidades y disponible tanto sobre el Actros L diésel como sobre el eActros 600 eléctrico.

Por último, Daimler Truck también refuerza su negocio militar con Daimler Truck Defence, donde prevé invertir varios cientos de millones de euros y alcanzar unos ingresos de 1.000 millones en 2028.

VEHÍCULOS INDUSTRIALES

DAF

DAF ha ampliado su gama de camiones diésel y eléctricos con nuevas configuraciones destinadas a cubrir un mayor número de aplicaciones. Entre las novedades ha destacado un rígido 10x4 para trabajos pesados, con hasta 54 toneladas de MMA técnica, además de nuevos chasis de baja altura para el transporte de automóviles.

La marca también ha reforzado su oferta eléctrica. Los DAF Electric pueden superar los 550 kilómetros de autonomía y los nuevos XG y XG+ Electric se han situado en la parte alta de la gama, con amplias cabinas especialmente orientadas a la larga distancia. DAF ha incorporado además tractoras y rígidos eléctricos 6x2, 6x4 y 8x4 para distribución y construcción. Una nueva disposición de las baterías ha permitido reducir la carga sobre el eje delantero y aumentar la carga útil hasta en 2,5 toneladas.

Como parte de la filosofía DAF Transport Efficiency, la compañía también ha presentado en la IAA 2026 nuevas funciones y servicios destinados a ofrecer la máxima disponibilidad, eficiencia y comodidad para el conductor, como DAF TruckIQ o DAF Single Driver Luxury Package.

FORD TRUCKS

Bajo el lema “Una visión para cada viaje”, Ford Trucks ha mostrado sus últimas novedades para el transporte pesado. La marca ha exhibido en Hannover los nuevos F-MAX, F-LINE Construction y F-LINE E, su primer modelo eléctrico, y ha ofrecido pruebas de conducción para acercar sus principales innovaciones a los visitantes.

La propuesta de Ford Trucks se ha centrado en la transformación hacia un transporte más conectado, inteligente y de cero emisiones, apoyándose en sus capacidades de ingeniería e I+D. Sus últimas tecnologías se han orientado

a mejorar la eficiencia operativa, reforzar la seguridad, aumentar la disponibilidad de los vehículos y facilitar el trabajo de los conductores. Junto a su gama de camiones, Ford Trucks ha presentado sus servicios digitales Connectruck, destinados a mejorar la gestión y conectividad de las flotas.

JAC

JAC Motors ha aprovechado IAA Transportation 2026 para exhibir las novedades de su oferta de vehículos industriales eléctricos. El fabricante chino ha presentado las nuevas versiones de sus dos camiones eléctricos y una nueva furgoneta cuya llegada a España está prevista próximamente.

El N42 EV, comercializado en España como iJAC 4.2, ha estrenado un nuevo diseño frontal y ha incorporado una batería CATL de 77,28 kWh, que le permite alcanzar cerca de 200 kilómetros de autonomía WLTP.

En el segmento de 9 toneladas, JAC ha actualizado el N90 EV, denominado iJAC 9.0 en España. Este modelo ha incorporado una batería CATL de 100,46 kWh, ofrece alrededor de 180 kilómetros de autonomía y admite carga rápida de hasta 100 kW.

JAC también ha mostrado una nueva furgoneta eléctrica que se incorporará a su oferta española en los próximos meses. El modelo dispone de hasta 8,3 m³ de volumen de carga y una capacidad de carga útil máxima de 1,3 toneladas.

MAN

MAN Truck & Bus ha desvelado todos los detalles de la nueva generación del eTGX, que estrena baterías con hasta un 10 % más de energía utilizable y mejoras que han elevado la eficiencia hasta un 3 %. El eTGX 4×2 alcanza 660 kilómetros de autonomía, mientras que la variante 6×2 con siete baterías llega hasta 720

kilómetros. Además, la tractora 4×2 ofrece hasta 25 toneladas de carga útil.

MAN también ha mostrado unidades eTGX compatibles con carga MCS, capaces de recuperar del 20 al 80 % de la batería en unos 30 minutos, y ha reforzado sus sistemas de seguridad y asistencia.

La ofensiva eléctrica se ha completado con los eTGL, eTGM y eTGS, junto con nuevas soluciones de MAN Transport Solutions, la ampliación de la red Charge&Go y el Smart Charging Cube. La compañía también ha mostrado dos MAN TGE electrificadas por Flux, con baterías de 119 kWh y hasta 480 kilómetros de autonomía, además de nuevas propuestas de personalización para su gama de furgonetas.

RENAULT TRUCKS

Renault Trucks ha presentado importantes novedades eléctricas y diésel. Entre ellas ha destacado el nuevo E-Tech T 780, desarrollado para larga distancia, que alcanza hasta 660 kilómetros de autonomía gracias a una nueva arquitectura con eje eléctrico que ha permitido aumentar el espacio disponible para las baterías. Para distribución regional, Renault Trucks ha mostrado el E-Tech T 540, con hasta 450 kilómetros de autonomía, y para operaciones urbanas ha presentado el compacto E-Tech D14.

La marca también ha presentado el Renault Trucks T edición 2027, que ha estrenado el nuevo motor DE13 R. Esta motorización, disponible con hasta 540 CV y 2.800 Nm de par, ha permitido reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO_2 hasta un 4 %. Además, ha incorporado una nueva caja de cambios Optidriver.

La ofensiva eléctrica se ha extendido a los vehículos comerciales ligeros con el nuevo E-Tech Trafic, con hasta 470 kilómetros de autonomía y arquitectura de 800 voltios, y el E-Tech Master Offroad.

Las mejores
flotas necesitan
el mejor equipo.
Y la mejor tarjeta.
UTA
Edenred
we simplify mobility
Solicita tu tarjeta y
dispositivo de
peajes en
uta.com

SCANIA

La firma sueca ha concentrado sus novedades en la eficiencia y la electrificación. Scania ha mostrado una nueva solución para larga distancia que permite a sus camiones eléctricos alcanzar hasta 720 kilómetros de autonomía mediante baterías adicionales instaladas detrás de la cabina. Esta configuración ha añadido aproximadamente 356 kWh de capacidad y se combina con carga ultrarrápida MCS. Además, el nuevo frontal ha permitido reducir el consumo energético hasta un 3 %.

Scania también ha estrenado Scania Dynamic, una profunda actualización de las series R y S que reduce el consumo energético hasta un 2 %. La evolución ha incorporado mejoras aerodinámicas, retrovisores digitales, pilares A rediseñados y un nuevo frontal.

La marca ha reforzado además el confort y la seguridad con nuevos asientos, litera reclinable, faros LED mejorados y nuevos sistemas de asistencia. Con estas novedades, Scania ha avanzado simultáneamente en eficiencia tanto para sus camiones eléctricos como para los equipados con motores de combustión.

VOLVO TRUCKS

Volvo Trucks ha dado a conocer una amplia ofensiva tecnológica basada en soluciones eléctricas, diésel, de gas e hidrógeno. El gran protagonista ha sido el nuevo Volvo FH Aero Electric, que alcanza hasta 700 kilómetros de autonomía y que los visitantes han podido probar durante la feria.

La nueva generación eléctrica, formada por los FH, FM, FMX Electric y FH Aero Electric, ha recibido además el International Truck of the Year 2027. Volvo ha mejorado la autonomía, la capacidad de carga útil y los tiempos de recarga de estos vehículos.

La marca también ha mostrado el nuevo motor D13, desarrollado para mejorar la eficiencia y reducir el consumo, y los avances en el desarrollo de motores de combustión alimentados por hidrógeno, cuyo lanzamiento está previsto para antes de 2030.

Volvo Trucks ha completado su presencia con soluciones para gestionar flotas mixtas, servicios digitales, financiación y mantenimiento.

VEHÍCULOS COMERCIALES

FARIZON

Farizon ha debutado en IAA Transportation 2026 con una gama formada exclusivamente por vehículos eléctricos y con el Homtruck como principal novedad. El camión pesado de la compañía ha debutado en Europa con una batería de 600 kWh y más de 500 kilómetros de autonomía. Con el Homtruck, Farizon ha ampliado su apuesta más allá de los vehículos comerciales ligeros para entrar también en el transporte pesado y de larga distancia.

La compañía ha completado su presencia en Hannover con las furgonetas eléctricas Farizon SV y V7E, que han llegado al mercado español hace unos meses. La SV ofrece diferentes configuraciones y hasta 13 m³ de volumen de carga, con un planteamiento orientado especialmente a la distribución urbana y la última milla.

Por su parte, la V7E tiene 6,95 m³ de capacidad, hasta 1.373 kg de carga útil y una autonomía de hasta 328 kilómetros WLTP. Además, incorpora de serie más de 14 sistemas avanzados de asistencia a la conducción.

FORD

Ford Pro ha mostrado su oferta de vehículos comerciales, con especial protagonismo para la nueva Ford Transit City, una furgoneta 100 % eléctrica desarrollada para distribución urbana, última milla y servicios profesionales.

La Transit City llega con una batería LFP de 56 kWh y un motor eléctrico de 110 kW. Ofrece hasta 254 kilómetros de autonomía WLTP en ciclo combinado y hasta 381 kilómetros en utilización urbana. Además, su sistema de carga rápida de hasta 87 kW permite recuperar del 10 al 80 % de la batería en aproximadamente 33 minutos.

Ford Pro ha configurado la gama con versiones furgón L1H1 y L2H2 y una variante chasis-cabina.

repsol empresas | Solred

Mejora el rendimiento de tu flota con los productos y servicios de Solred

Gestiona tus vehículos de forma fácil y organizada

- Paga en más de **3.500 estaciones del grupo Repsol** en España y Portugal y en más de 600 establecimientos adheridos.
- Paga con un extra de seguridad con el **PIN y el nuevo servicio de doble autenticación de las tarjetas DKV**. Habilita desde Mi Solred límites, importes y productos para todas tus tarjetas.
- **Paga peajes sin detener tus vehículos** solicitando tu dispositivo VIA-T.
- Regístrate en Mi Solred y contrata nuestros **servicios diferenciales** de telemetría, Optimizador y APIs.

Regístrate en Mi Solred y optimiza el control de tu flota.

Descubre cómo Solred puede ayudarte a llegar más lejos.

913 387 210

repsol.es

La versión de mayor capacidad ofrece hasta 8,5 m³ de volumen y 1.275 kg de carga útil.

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz Vans ha desvelado algunos detalles de cómo será su próxima generación de vehículos comerciales, con la futura Sprinter como principal protagonista. La marca ha mostrado «The Boulder», una escultura de 6,5 metros que ha adelantado las proporciones y algunos rasgos de diseño de la próxima generación de su furgoneta grande.

Mercedes-Benz ha confirmado que la futura Sprinter mantendrá una amplia variedad de longitudes, distancias entre ejes y pesos para facilitar diferentes transformaciones y carrozados. La nueva generación se apoyará en una arquitectura modular preparada para vehículos 100 % eléctricos y modelos con motores de combustión de última generación. Esta nueva etapa ya ha comenzado a materializarse: Mercedes-Benz Vans ha iniciado en 2026 la producción en serie del VLE en su planta de Vitoria, el primer modelo desarrollado sobre la nueva arquitectura modular y destinado al transporte de pasajeros.

La compañía también ha presentado MB.OS, que permitirá actualizaciones remotas e integración de aplicaciones profesionales en MBUX. La propuesta se ha completado con Mercedes-Benz Pro, que ha reunido servicios digitales, financiación, leasing, seguros, transformaciones y soluciones de recarga para clientes profesionales.

RENAULT

Renault ha presentado el nuevo Trafic Furgón E-Tech eléctrico, primer modelo de una nueva generación de vehículos comerciales. La furgoneta ha ofrecido más de 470 kilómetros de autonomía WLTP, que pueden acercarse a 690 kilómetros en uso urbano, gracias a una batería de 81 kWh.

Su arquitectura de 800 voltios permite recuperar hasta 280 kilómetros de autonomía en 20 minutos. Además, ofrece hasta 5,8 m³ de volumen de carga, 1,3 toneladas de carga útil y 2 toneladas de capacidad de remolque. El nuevo Trafic también se ha convertido en el primer vehículo comercial ligero europeo con arquitectura DV, una tecnología que permite realizar actualizaciones de software y aplicar funciones de mantenimiento predictivo. Renault ha anunciado un TCO hasta un 10 % inferior al de una versión equivalente de combustión y su comercialización se iniciará antes de finalizar 2026.

VOLKSWAGEN

La firma alemana ha centrado su presencia en reforzar su orientación hacia los clientes profesionales y avanzar en su transformación como marca B2B. La compañía quiere ampliar su papel más allá del vehículo y ofrecer soluciones que mejoren la productividad y disponibilidad de las flotas.

En el ámbito digital, Volkswagen ha presentado Connect Pro, un nuevo ecosistema que integra monitorización inteligente, mantenimiento predictivo y servicios conectados. Su objetivo es anticipar incidencias, reducir las paradas no planificadas y facilitar una gestión más eficiente.

En el apartado de producto, ha mostrado el renovado Caddy Cargo, con cambios de diseño, nuevas opciones de personalización y mejoras de confort. También ha actualizado el ID. Buzz, cuya gama ha incorporado la versión Pro 4MOTION, con tracción total y 250 kW de potencia.

CARROCERÍAS Y SEMIRREMOLQUES

EGA LECITRAILER

Lecitrailer y Ega han presentado sus últimas soluciones para el transporte profesional en Alemania. Lecitrailer ha dado especial protagonismo a su gama Air Cargo, con los modelos frigoríficos Evolution Air Cargo y Air Cargo XXL, además del

furgón Absolute Air Cargo, destinados a responder a las necesidades específicas del transporte de carga aérea. Por su parte, Ega ha mostrado su tecnología para la fabricación de paneles sándwich y carrocerías frigoríficas e isotérmicas, disponibles como kit, caja ensamblada o montada sobre chasis. Entre sus propuestas ha destacado un furgón High Way con división longitudinal desplazable, que permite trabajar con configuraciones monotemperatura y multitemperatura.

KÄSSBOHRER

Kässbohrer ha presentado diez vehículos para transporte de carga general, mercancías líquidas y pulverulentas, operaciones intermodales y transporte pesado. Bajo el lema "Efficiency to the Next Level", la compañía ha centrado sus novedades en aumentar la eficiencia, la carga útil y la durabilidad.

Entre los estrenos ha destacado el semirremolque hidráulico de tres ejes K.SLH S HS 3, equipado con cuello de cisne hidráulico. Este vehículo ha incorporado el sistema de suelo modular K.MFS, que ha recibido el International Trailer Award 2027 en la categoría de componentes. La solución permite intercambiar módulos de madera, rejilla de acero y caucho en menos de tres horas y mejorar hasta un 29 % el grado de utilización del vehículo.

Kässbohrer también ha mostrado su nueva generación de semirremolques de lonas K.SCS NG X+, además de soluciones para cisternas, silos e intermodal. En electrificación, ha presentado los avances del proyecto ZEFES: un semirremolque con eje eléctrico ZF que, combinado con un camión eléctrico, logra aumentar su autonomía hasta un 50 %.

LIDERKIT

Liderkit ha presentado en IAA Transportation 2026 como principal novedad su nuevo kit de carrocería de polipropileno, una solución desarrollada para combinar ligereza, resistencia, personalización y facilidad de montaje.

El nuevo modelo está fabricado íntegramente con paneles LiderPP, formados por un núcleo

IAA TRANSPORTATION

KRONE INTEGRA EL SERVICIO Y LAS SOLUCIONES DIGITALES

LANZA SMART ASSISTANT Y LA PLATAFORMA MYKRONE.BLUE

EN LA IAA TRANSPORTATION 2026, KRONE HA DEMOSTRADO CÓMO LAS SOLUCIONES DIGITALES Y LOS SERVICIOS TRADICIONALES COLABORARÁN AÚN MÁS ESTRECHAMENTE EN EL FUTURO

Hoy en día, es prácticamente imposible hablar del sector de los semirremolques sin mencionar la digitalización. Al mismo tiempo, disponer de un servicio de máxima calidad sigue siendo un factor esencial en las operaciones diarias. Especialmente en un contexto de fuerte presión sobre los plazos y los costes, la máxima prioridad para las empresas de transporte es garantizar la disponibilidad de sus vehículos.

NUEVAS SOLUCIONES DIGITALES

Por ello, en la IAA Transportation 2026, KRONE presentará varias novedades que inciden precisamente en esta interrelación. Entre ellas se incluyen un sistema telemático KRONE mejorado, el Smart Assistant y la plataforma myKRONE.blue. Esta última agrupa diversos servicios digitales, como el registro centralizado de clientes y la tienda integrada de recambios.

Desde la firma alemana destacan que las soluciones digitales aportan transparencia y que disponer de los datos de los vehículos y de las operaciones prácticamente en tiempo real puede contribuir a planificar los procesos de forma más eficaz, detectar anomalías en una fase temprana y adoptar las medidas necesarias con mayor rapidez. Sin embargo, sus ventajas solo se materializan cuando los datos disponibles se traducen en un apoyo concreto para las operaciones diarias. «Desarrollamos servicios digitales junto con nuestros clientes y los perfeccionamos constantemente en función de sus retos y casos de uso reales. Nuestro objetivo es proporcionarles el mejor apoyo posible en sus operaciones diarias y, al mismo tiempo, aumentar la disponibilidad de sus vehículos a largo plazo», afirma Maximilian Birle, responsable de Servicios Digitales de KRONE Trailer.

DE LAS ALERTAS DIGITALES AL TALLER

La apuesta por la digitalización debe combinarse con una red de servicio eficiente. Al fin y al cabo, disponer de los datos del vehículo en una fase temprana no sustituye el apoyo necesario en caso de reparación o mantenimiento. Por este motivo, KRONE está ampliando su red regional de servicio con la incorporación de siete talleres de Schwarzmüller en el sur de Alemania y Austria. Estas nuevas ubicaciones ofrecen servicios de mantenimiento y reparación para los semirremolques KRONE, lo que permite disponer de más puntos de servicio regionales y reducir los tiempos de desplazamiento cuando sea necesario. «El servicio no termina con la entrega de un vehículo. Nuestro objetivo es apoyar a nuestros clientes a lo largo de todo el ciclo de vida», concluye Ralf Faust, director general de Servicio de KRONE Trailer.

moeve pro

Moeve pro next

La solución para una movilidad profesional más sostenible

Compensa la emisión de CO_2 de tu flota y disfruta de todas las ventajas en nuestra amplia red de más de **1.800 estaciones de servicio en España y Portugal.**

- Descuentos en carburante y recarga eléctrica
- Factura unificada a final de mes
- Atención personalizada 24/7
- Más de 7.500 puntos de carga rápida
- Compensa el impacto de tus emisiones de CO_2

Solicita tu tarjeta aquí

de estructura alveolar y caras de alta rigidez que proporcionan una elevada resistencia al impacto. Al prescindir de poliéster y otros materiales, la carrocería es reciclable.
La empresa española también ha mostrado en Hannover otras novedades de su catálogo, entre ellas sus modelos de lonas y semilonas y su kit fabricado con panel sándwich de 30 mm.

SCHMITZ CARGOBULL

Schmitz Cargobull ha presentado numerosas novedades orientadas a mejorar la eficiencia y reducir los costes de explotación. Entre ellas ha destacado el nuevo chasis INGENIOS, que ha reducido alrededor de 100 kg su peso respecto al anterior MEGA y ha elevado hasta 8 toneladas la capacidad de carga del suelo.
En transporte frigorífico, ha estrenado la nueva generación del S.KO COOL y el equipo frigorífico S.CU dc100 con tecnología VarioFlow, que permite reducir hasta un 8 % el consumo de combustible, aumentar hasta un 11 % la capacidad frigorífica y acortar alrededor de un 15 % el tiempo de enfriamiento. La compañía ha completado su oferta con soluciones para carga seca, intermodal, construcción y logística urbana.

INDUSTRIA AUXILIAR

AUMOVIO

AUMOVIO ha mostrado soluciones para conectar gestión de flotas, tacógrafo, electrificación y conducción autónoma. Su ecosistema VDO permite transferir de forma remota datos del tacógrafo y del vehículo e integrarlos en la planificación de rutas, el cumplimiento normativo y la gestión del transporte.

La compañía también ha estrenado una gama de soluciones de carga VDO para flotas, con cargadores AC y DC, y ha presentado junto a Aurora un sistema de conducción autónoma de nivel 4 para camiones, basado en radares, cámaras y una arquitectura redundante de seguridad.

STONERIDGE

Stoneridge ha presentado EVO ECU, una nueva plataforma electrónica diseñada para simplificar la arquitectura de los vehículos industriales y facilitar la integración de funciones conectadas.
La unidad de control, escalable y flexible, permite concentrar diferentes funciones del vehículo, gestionar mejor los datos y facilitar el desarrollo de nuevas aplicaciones. Su planteamiento responde a la creciente importancia del software y de las arquitecturas electrónicas centralizadas en los vehículos industriales.

WEBFLEET

Webfleet ha presentado en Hannover Fleet Insights y Asset Management 360. Fleet Insights permite analizar indicadores de rendimiento y compararlos con más de 200 perfiles anonimizados de flotas similares, además de integrarse con Fleet Advisor, su asistente basado en inteligencia artificial.
Asset Management 360 amplía la gestión a semirremolques, maquinaria, contenedores y otros activos. La compañía también ha estrenado LINK 330, un dispositivo autónomo para localizar equipos sin alimentación eléctrica permanente, y ha mostrado soluciones de mantenimiento predictivo, vídeo telemática, gestión de conductores y control del consumo y las emisiones.

ATLAS

NUEVO DISEÑO 2026

LA SOLUCIÓN PERFECTA PARA

SU FLOTA DE CAMIONES

- MOTOR **CUMMINS**
- CAJA DE CAMBIOS **ZF**
- FRENOS NEUMÁTICOS **WABCO**
- GARANTÍA **4 AÑOS,** SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE

RENDIMIENTO QUE IMPULSA TU NEGOCIO

CONFIABILIDAD EN CADA KILÓMETRO

EFICIENCIA QUE REDUCE COSTES

INVERSIÓN SEGURA, RESULTADOS REALES

GBISTER IBÉRICA

AVDA. CÓRDOBA 13, POL.IND DE LA CARREHUELA, NAVE 6, 28343, VALDEMORO (MADRID)

www.gbistertrucks.es

91 895 43 01

admin@gbister.es

REDUCIR COSTES: UNA MISIÓN IMPOSIBLE

EL INCREMENTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE ASFIXIA LOS MÁRGENES DE RENTABILIDAD

LOS COSTES DE EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA REGISTRARON UN FUERTE INCREMENTO DURANTE EL PRIMER TRIMESTRE DE 2026, IMPULSADOS PRINCIPALMENTE POR LA SUBIDA DEL PRECIO DE LOS CARBURANTES

Según el último Observatorio de Costes publicado por el Ministerio de Transportes, los costes crecieron un 17,6% en el primer trimestre respecto al mismo periodo del año anterior. El encarecimiento del combustible continúa siendo el principal factor de presión para las empresas transportistas. En el arranque del año, **el coste de los carburantes aumentó un 42,6% respecto al trimestre anterior y un 41,1% en comparación con el mismo periodo de 2025.**

Las previsiones sobre la evolución de los precios de los carburantes y la incertidumbre en torno al futuro de las ayudas estatales dibujan un escenario complejo en un sector estratégico para la economía española. En este contexto, y ante las dificultades de repercutir estos incrementos en las tarifas, las empresas de transporte de mercancías por carretera deben buscar otras fórmulas para aliviar la presión sobre sus márgenes de rentabilidad.

CONTROLAR Y REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Una vez más, los fabricantes de vehículos industriales se han convertido en aliados de excepción para los profesionales del transporte. Además de desarrollar vehículos cada vez más eficientes, ponen a su disposición herramientas digitales que ayudan a controlar y reducir el consumo de combustible.

Los camiones incorporan cada vez más tecnología orientada a mejorar la eficiencia, la seguridad y la rentabilidad de la operación. Sin embargo, para aprovechar todo su potencial es necesario que tanto gestores como conductores dispongan de los medios adecuados para comprender dicha tecnología y utilizarla correctamente. "Es imprescindible contar con información fiable y herramientas que permitan analizar el rendimiento de la flota y detectar oportunidades de mejora", destacan expertos en este tipo de desarrollos.

MAN PERFORM

MAN pone a disposición de sus clientes un completo ecosistema de servicios digitales diseñados para facilitar la gestión de sus vehículos. Entre ellos destaca MAN Perform, su solución de seguimiento del estilo de conducción y análisis de consumos, que permite identificar áreas de mejora y maximizar la eficiencia operativa.

Durante los recorridos, **MAN Perform obtiene directamente del camión una gran cantidad**

de información. Entre otros parámetros, recopila datos sobre el consumo de combustible, la velocidad, la utilización del control de velocidad, el tiempo de inactividad, las emisiones de CO_2, el uso de los sistemas de frenado, los procesos de cambio de marcha y los rangos de revoluciones del motor.

El módulo telemático de a bordo envía la información desde el vehículo hasta la plataforma digital RIO. **Con MAN Perform se analizan los datos y se ofrecen alternativas para utilizar el camión de forma más eficiente**, reduciendo el consumo de combustible o energía, el desgaste y los costes totales de explotación. Esta herramienta no evalúa al conductor únicamente por el consumo, sino que genera una puntuación teniendo en cuenta las condiciones de trabajo. Este aspecto es especialmente importante. MAN explica que Perform asigna una puntuación global al rendimiento del vehículo y del conductor en combinación con las condiciones de uso. Estas se calculan mediante distintos parámetros sobre los que el conductor no puede influir. El objetivo es obtener una valoración más objetiva y comparable.

Los resultados permiten comparar el rendimiento y detectar dónde mejorar. Perform puede realizar una evaluación individual o comparativa de los conductores. También puede crear informes automáticos para un periodo determinado, comparar el rendimiento de un conductor con el de otros y contrastar sus resultados con los del periodo anterior. Las evaluaciones pueden ponerse a disposición del conductor mediante la aplicación MAN Driver App. Además, es posible integrar los datos de Perform en los procesos de la empresa.

FORMACIÓN: EL COMPLEMENTO IMPRESCINDIBLE

"La combinación de servicios digitales de seguimiento y análisis con una formación adecuada del conductor es la fórmula más eficaz para reducir consumos y optimizar la explotación de la flota", destacan desde MAN Truck & Bus Iberia. Por ello, la marca ofrece una formación para el conductor cuando entrega una tractora. Consta de una primera parte presencial, en las instalaciones del cliente y con el nuevo vehículo adquirido. Durante la formación se analiza el trabajo habitual del conductor, se le explican los elementos que pueden tener influencia en el consumo así como los sistemas de asistencia, control de crucero predictivo, ACC y otros sistemas que equipen su vehículo. A continuación, se realiza una prueba dinámica para poner en práctica estos conocimientos. Durante las 12 semanas siguientes el conductor participa en un programa de acompañamiento con seguimiento semanal por teléfono. A través de MAN Perform se analiza su estilo de conducción, los consumos y las posibles áreas de mejora.

MAN PERFORM: OPTIMIZACIÓN DE LA EFICIENCIA

- **ANÁLISIS DEL RENDIMIENTO.** MAN Perform analiza la conducción y los datos del viaje para mejorar la eficiencia y la seguridad.
- **REDUCCIÓN DE COSTES.** El análisis ayuda a identificar hábitos más eficientes, reducir el consumo y optimizar los costes totales de explotación de la flota.
- **DATOS CASI EN TIEMPO REAL.** La conexión al CAN-Bus permite consultar y analizar los datos del vehículo prácticamente en tiempo real.

LA NUEVA FARIZON V7E LLEGA A ESPAÑA

SALVADOR CAETANO AUTO ES DISTRIBUIDOR OFICIAL DE LA MARCA EN ESPAÑA Y PORTUGAL

ESTE VEHÍCULO HA SIDO DISEÑADO PARA MAXIMIZAR EL ESPACIO ÚTIL, MEJORAR LA EFICIENCIA Y FACILITAR EL TRABAJO DE LOS PROFESIONALES

La nueva Farizon V7E está equipada con una batería LFP de 67 kWh y ofrece hasta 475 kilómetros de autonomía en ciclo urbano WLTP y 328 kilómetros en ciclo combinado. Admite recarga rápida en corriente continua de hasta 100 kW, lo que permite recuperar del 20 % al 100 % de la batería en tan solo 33 minutos.

CASI 1.400 KG DE CARGA

Para convertirse en el aliado perfecto de los profesionales del transporte y la distribución urbana, cuenta con una capacidad de carga de 6,95 m³, hasta 1.338 kg de carga útil y espacio para transportar tres europalés. Además, el conductor tiene a su disposición un completo equipamiento de serie que incluye pantalla táctil de 12,3 pulgadas, cámara de visión 360°, conectividad inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto, función Vehicle-to-Load (V2L) y 17 sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS).

REDUCIR EL COSTE TOTAL DE EXPLOTACIÓN

La arquitectura GXA-M integra, además, tecnologías drive-by-wire y brake-by-wire, que sustituyen las conexiones mecánicas tradicionales por sistemas de control electrónico para mejorar la precisión en la conducción, optimizar la recuperación de energía y aumentar la eficiencia en el uso diario. Concebida para responder a las necesidades del reparto de última milla, la distribución urbana, los servicios técnicos, el mantenimiento o la gestión de flotas, "la Farizon V7E combina tecnología, capacidad y eficiencia para ayudar a reducir el coste total de explotación de las empresas", destacan los responsables de Farizon España.

DESDE 25.350 EUROS

Farizon España comercializa la nueva V7E desde 25.350 euros con la campaña comercial de lanzamiento. Además, ofrece una garantía de 5 años o 200.000 kilómetros para el vehículo y de 8 años o 200.000 kilómetros para la batería de alta tensión. Desde su desembarco en España en 2025, la red comercial de la marca no ha dejado de crecer, al igual que su estructura de posventa. Farizon ya garantiza un suministro rápido de piezas desde su almacén de recambios ubicado en Mejorada del Campo (Madrid).

NUEVO

Nueva etapa de AS 24 en Marruecos

+ de 80 estaciones en la red de aceptacion*

*Estaciones asociadas de TotalEnergies para AS 24

AS24.com

AS24 TotalEnergies

mediapilote • 07-26-139

NUEVA GENERACIÓN ELÉCTRICA DE VOLVO: MÁS ALLÁ DE LOS 700 KILÓMETROS

EL FABRICANTE REPLANTEA LA FORMA DE CONSTRUIR UN CAMIÓN ELÉCTRICO DE LARGA DISTANCIA

VOLVO TRUCKS PRESENTÓ EN GOTEMBURGO LA EVOLUCIÓN MÁS IMPORTANTE DE SU GAMA ELÉCTRICA DESDE LA LLEGADA DEL FH ELECTRIC

La cifra que acaparó la atención fue una autonomía de hasta 700 kilómetros, pero, tras las explicaciones técnicas y la conducción de los nuevos modelos, quedó claro que la verdadera novedad estaba en la arquitectura desarrollada para hacerla posible.

LA NUEVA GENERACIÓN ELÉCTRICA

El anuncio de un camión eléctrico capaz de recorrer hasta 700 kilómetros con una sola carga es suficiente para captar toda la atención. Sin embargo, reducir el nuevo FH Aero Electric de autonomía extendida a esa cifra sería simplificar demasiado un proyecto mucho más ambicioso.

Volvo ha replanteado la forma de construir un camión eléctrico de larga distancia. El nuevo e-axle, las nuevas baterías, el sistema de recarga MCS (Megawatt Charging System) de hasta 700 kW y dos soluciones de propulsión diferentes forman parte de una misma estrategia cuyo objetivo es aumentar la autonomía sin perder capacidad de carga ni versatilidad.

Durante la presentación pudimos conducir dos vehículos muy distintos. El primero fue un Volvo FH Aero Electric 6x2 de autonomía extendida, equipado con el nuevo e-axle, ocho baterías y la nueva caja de cambios I-Shift de seis velocidades. El segundo, un Volvo FH Aero Electric 4x2 con unidad central de propulsión eléctrica, estaba acoplado a un conjunto Duo Trailer de 26,25 metros y 65 toneladas, el vehículo de mayores dimensiones de toda la jornada.

Pero antes de ponernos al volante quedaba una pregunta por responder: ¿de dónde salen realmente esos 700 kilómetros de autonomía?

EL E-AXLE CAMBIA EL PLANTEAMIENTO

Hasta ahora, el principal reto de un camión eléctrico no era la potencia, sino encontrar espacio para instalar suficientes baterías sin comprometer la carga útil. Precisamente ahí entra en juego el nuevo e-axle.

En esta solución, los dos motores eléctricos, la transmisión y el eje motriz forman un único conjunto situado en el eje trasero. Al liberar el espacio central del bastidor, Volvo ha podido instalar dos baterías adicionales respecto a la generación anterior.

Durante la presentación, el e-axle se mostraba completamente desmontado sobre una bancada, lo que permitía comprender con facilidad esta nueva disposición. Más que aumentar la potencia, el objetivo era ganar espacio para almacenar más energía.

El e-axle estará disponible con 420 y 460 kW. La unidad que condujimos correspondía a la versión de 460 kW e incorporaba una nueva caja

de cambios I-Shift de seis velocidades, desarrollada específicamente para esta tecnología eléctrica. Los cambios de relación se realizan con gran suavidad, sin interrupciones apreciables en la entrega de potencia, lo que refuerza la sensación de conducción continua característica de este nuevo conjunto motriz.

BATERÍAS, TERCER EJE Y RECARGA

El espacio liberado por el e-axle permitió incorporar una nueva generación de baterías específica para el FH Aero Electric de autonomía extendida. Exteriormente, adoptan un diseño en L que aprovecha mucho mejor el espacio disponible entre los largueros del chasis. En su interior utilizan celdas prismáticas de química NCA (níquel, cobalto y aluminio), elegidas por su elevada densidad energética.

La versión que condujimos equipaba ocho baterías con una capacidad instalada de 780 kWh, de los cuales 725 kWh son utilizables, lo que permite homologar una autonomía de hasta 700 kilómetros. Volvo también ofrecerá una variante con seis baterías, cuya capacidad se reduce a 585 kWh instalados y 545 kWh utilizables, con una autonomía anunciada de hasta 525 kilómetros.

La incorporación de dos baterías adicionales obliga a aumentar la distancia entre ejes de 3.600 a 4.100 mm. La tractora de seis baterías pesa aproximadamente 11.840 kg, mientras que la de ocho alcanza los 13.300 kg. Cada batería ronda los 730 kg. El sistema incorpora, además, un nuevo BMS (Battery Management System), encargado de controlar el estado, la temperatura y la gestión de carga de cada módulo.

El aumento de peso explica también la presencia del tercer eje. Volvo recurre a un eje auxiliar con neumáticos 245/70 R17,5, frente a los 315/70 R22,5 del eje motriz, para repartir mejor las cargas sin penalizar más de lo necesario la tara del vehículo. Esta configuración permite homologar hasta 48 toneladas de masa máxima de conjunto en los mercados que lo permiten.

La longitud total del conjunto también aumenta hasta unos 17,7 metros. La cabina Aero y la normativa europea permiten ese incremento, asociado a mejoras aerodinámicas y de seguridad, sin comprometer la utilización con semirremolques convencionales.

Para aprovechar esta autonomía era imprescindible reducir los tiempos de recarga. Por ello, incorpora el sistema MCS, capaz de admitir hasta 700 kW y recuperar del 20 al 80 % de la batería en unos 50 minutos. También mantiene compatibilidad con CCS de hasta 350 kW, sistema con el que esa misma operación requiere alrededor de 85 minutos. La nueva toma de fuerza eléctrica e-PTO completa este apartado y permite alimentar equipos auxiliares directamente desde las baterías.

EL NUEVO FH AERO ELECTRIC INCORPORA OCHO BATERÍAS CON UNA CAPACIDAD INSTALADA DE 780 KWH (725 KWH UTILIZABLES), SUFICIENTES PARA HOMOLOGAR UNA AUTONOMÍA DE HASTA 700 KILÓMETROS

Con la parte técnica explicada, llegaba el momento de comprobar si todas estas novedades se apreciaban realmente al volante.

AL VOLANTE DEL VOLVO FH AERO ELECTRIC

El primer vehículo que tuvimos ocasión de conducir fue un Volvo FH Aero Electric 6x2 de autonomía extendida, equipado con el e-axle de 460 kW, ocho baterías con 780 kWh de capacidad instalada y la nueva caja I-Shift de seis velocidades. La tractora iba acoplada a un semirremolque de caja rígida y el conjunto alcanzaba las 48 toneladas de masa máxima autorizada, una configuración representativa del transporte de larga distancia para el que ha sido concebido.

1. La instrumentación resultará familiar para cualquier conductor de un Volvo diésel; las verdaderas diferencias aparecen al volante, con el silencio y la entrega continua de potencia del sistema eléctrico.
2. La versión de ocho baterías aumenta la longitud del conjunto hasta aproximadamente 17,7 metros. La cabina Aero permite superar los 16,5 metros habituales al acogerse a la normativa europea que contempla mejoras aerodinámicas y de seguridad.

EL E-AXLE INTEGRA DOS MOTORES ELÉCTRICOS, LA TRANSMISIÓN Y EL EJE MOTRIZ EN UN ÚNICO CONJUNTO, LIBERANDO ESPACIO EN EL CHASIS PARA INSTALAR DOS BATERÍAS ADICIONALES

LA PLATAFORMA D13/G13 TAMBIÉN MIRA AL FUTURO

Aunque la nueva gama eléctrica fue la protagonista del encuentro, Volvo presentó también una nueva plataforma de motores de 13 litros destinada a convertirse en la base de sus futuras mecánicas diésel y de gas. Se trata de un desarrollo preparado para trabajar con combustibles renovables y evolucionar con las próximas normativas de emisiones.
Durante la presentación pudimos observar uno de estos motores completamente desmontado sobre una bancada, lo que permitió apreciar con detalle las modificaciones introducidas en el bloque, la culata y el resto de los componentes principales.

STOP ENGINE

Uno de los desarrollos que más interés despertó fue el sistema Stop Engine. Cuando las condiciones de circulación lo permiten, el motor se apaga completamente y el vehículo continúa avanzando por inercia durante un intervalo que puede superar el minuto, reduciendo así el consumo de combustible.
Uno de los aspectos más llamativos es el funcionamiento de la dirección. Con el motor parado, un pequeño engranaje desacopla el sistema del propulsor y lo conecta a la caja de cambios, que mantiene operativo el circuito hidráulico mientras el vehículo continúa rodando. Será una tecnología muy interesante de analizar cuando podamos probarla en nuestro recorrido habitual.

3

4

3. Llama la atención el eje auxiliar ligero, equipado con neumáticos 245/70 R17,5, sensiblemente más pequeños que los 315/70 R22,5 del eje motriz. Su función es repartir las cargas sin penalizar en exceso la tara del vehículo.

4: Volvo puso a nuestra disposición ocho vehículos eléctricos con distintas configuraciones y aplicaciones. La nueva gama combinará el e-axle y la unidad central de propulsión, dos tecnologías que convivirán para adaptarse a diferentes necesidades de transporte.

Aunque la ruta de pruebas era relativamente corta, permitió comprobar que Volvo ha buscado una conducción muy familiar para quien procede de un camión diésel. La respuesta del acelerador es inmediata, pero progresiva, incluso con el vehículo completamente cargado.
Durante la conducción pudimos seleccionar tres modos de funcionamiento: Performance, Standard y Range. En Performance, el vehículo entrega el 100 % de la potencia disponible; en Standard, aproximadamente el 90 %; y en Range, el 80 %, priorizando la autonomía mediante una gestión diferente de la entrega de potencia y del consumo energético.
También pudimos utilizar Tap Brake, un sistema que incrementa la frenada regenerativa mediante ligeras pulsaciones sobre el pedal del freno, y One Pedal Drive, configurable en tres niveles de intensidad para acelerar y decelerar prácticamente con un solo pedal, aprovechando la regeneración de energía.
La instrumentación mantiene prácticamente la misma filosofía que los Volvo de combustión, de modo que cualquier conductor de la marca se familiariza rápidamente con ella. La diferencia está en que ahora cobran protagonismo parámetros como el flujo de energía, el nivel de regeneración, el estado de carga de las baterías o la autonomía disponible.

LA NUEVA UNIDAD CENTRAL DE PROPULSIÓN COMBINA DOS MOTORES ELÉCTRICOS, UNA CAJA I-SHIFT DE OCHO VELOCIDADES Y UN ÁRBOL DE TRANSMISIÓN CONVENCIONAL, CON POTENCIAS DE HASTA 540 KW

Entre los sistemas de asistencia a la conducción continúa presente I-See, el sistema predictivo de Volvo basado en la topografía de la ruta. En un vehículo eléctrico adquiere todavía más importancia al optimizar no solo el consumo, sino también la recuperación de energía durante descensos y deceleraciones.
Tras esta primera toma de contacto quedaba por conducir el vehículo más largo y pesado de toda la presentación: el Volvo FH Aero Electric 4x2 con un conjunto Duo Trailer de 26,25 metros y 65 toneladas.

DUO TRAILER: 65 TONELADAS CON UNA CONDUCCIÓN SORPRENDENTEMENTE NATURAL

El segundo vehículo que tuvimos ocasión de conducir fue un Volvo FH Aero Electric 4x2 equipado con la nueva unidad central de propulsión eléctrica. En esta ocasión, la tractora iba acoplada a un conjunto Duo Trailer de 26,25 metros de longitud y 65 toneladas de masa máxima de conjunto, formado por un semirremolque convencional y un segundo semirremolque unido mediante un dolly. Era el vehículo de mayores dimensiones de todos los disponibles durante la jornada.
Sobre el papel podía parecer el conjunto más exigente de conducir. Sin embargo, una vez en marcha, la sensación fue muy distinta. Evidentemente, exige anticipar las maniobras y vigilar continuamente la trayectoria del dolly y del segundo semirremolque, especialmente en glorietas y giros cerrados, pero en ningún momento transmitió una sensación de dificultad superior a la esperada para un vehículo de estas dimensiones.
La unidad central de propulsión está formada por dos motores eléctricos, una caja de cambios I-Shift de ocho velocidades y el tradicional árbol de transmisión hasta el eje motriz. Frente al e-axle, esta solución mantiene una configuración especialmente adecuada para aplicaciones que requieren una mayor flexibilidad del chasis, como determinados rígidos o vehículos carrozados.
El vehículo empleado en la prueba entregaba 540 kW y equipaba seis baterías con una capacidad total de 540 kWh. Igual que en el FH Aero Electric con e-axle, la entrega de potencia es continua y la transición entre relaciones apenas se percibe.
En un conjunto de estas dimensiones adquiere especial importancia el sistema de cámaras CMS (Camera Monitor System), que sustituye a los retrovisores convencionales. Durante los giros, adapta automáticamente el campo de visión para mantener siempre controlada la trayectoria del dolly y del segundo semirremolque, una ayuda especialmente útil en maniobras y glorietas.
Con la prueba de ambos vehículos quedó claro que Volvo no plantea el e-axle como sustituto de la unidad central de propulsión. Ambas soluciones convivirán dentro de la gama eléctrica y la elección dependerá del tipo de aplicación y de las necesidades de cada cliente.

UNA NUEVA FORMA DE PLANTEAR EL CAMIÓN ELÉCTRICO PESADO

Volvo no ha presentado únicamente un camión eléctrico con mayor autonomía. El verdadero avance está en el conjunto de soluciones técnicas desarrolladas alrededor del e-axle, las nuevas baterías, el sistema MCS y la convivencia de dos arquitecturas de propulsión adaptadas a aplicaciones diferentes.
Queda por delante el desarrollo de una infraestructura de recarga de alta potencia capaz de acompañar esta evolución. Será ese factor, probablemente, el que marque el ritmo de implantación del transporte eléctrico de larga distancia.
Habrá que esperar a una prueba completa para comprobar cómo se trasladan estas novedades al trabajo diario, pero la presentación de Gotemburgo deja claro que los 700 kilómetros de autonomía son la consecuencia de una nueva forma de plantear el camión eléctrico pesado.

5

6

5. El compacto e-axle integra los dos motores eléctricos, la transmisión de seis velocidades y el eje motriz en un único conjunto, lo que libera espacio en el bastidor para instalar dos baterías adicionales.
6. La unidad central de propulsión seguirá formando parte de la gama eléctrica de Volvo y estará disponible en los FH, FM y FMX, especialmente para aplicaciones que requieren una mayor flexibilidad en la configuración del chasis.

ÁNGEL LUNA
JEFE DE PRUEBAS DE VEHÍCULOS PESADOS

DIESEL TECHNIC IBERIA ABRE SU NUEVO CENTRO LOGÍSTICO EN BARCELONA

DOS ALMACENES, DOS MODELOS OPERATIVOS, UNA MISMA EXIGENCIA DE SERVICIO

LA FILIAL ESPAÑOLA DE DIESEL TECHNIC GROUP, PROVEEDOR LÍDER EN RECAMBIOS PARA VEHÍCULOS INDUSTRIALES BAJO LA MARCA DT SPARE PARTS, INAUGURÓ SU SEGUNDO CENTRO EN ESPAÑA Y EL PRIMERO EN GESTIÓN EXTERNALIZADA

La inauguración tuvo lugar el pasado 4 de mayo, en Sant Fost de Campsentelles. A su primer almacén logístico de Torrejón de Ardoz se suma ahora su segundo centro en España y el primero de gestión externalizada. La compañía, filial del grupo alemán Diesel Technic y referente mundial en el suministro de recambios para vehículo industrial, da así un paso significativo en su estrategia de distribución, confiando la operativa del nuevo almacén a Pick & Pack.

El socio logístico operará sobre una superficie de más de 5.300 metros cuadrados situados en una ubicación estratégicamente conectada con las principales vías hacia el interior peninsular y el Mediterráneo.

EL NUEVO CENTRO LOGÍSTICO GARANTIZA ENTREGAS MÁS RÁPIDAS Y FIABLES

Hasta ahora, Diesel Technic Iberia operaba exclusivamente desde su almacén de Torrejón de Ardoz, gestionado con personal propio. Desde él surtía de recambios para camiones, autobuses, semirremolques y furgonetas la demanda de sus distribuidores en España y Portugal. El salto a Cataluña no responde solo a una cuestión de distancia —el plazo desde Madrid ya permitía en-

tregas a la mañana siguiente— sino también a un problema de fiabilidad. El nuevo almacén barcelonés permitirá reducir la incertidumbre con entregas que ahora podrán ser inmediatas o resolverse en cuestión de horas dependiendo de la ubicación del cliente. Para el taller que necesita una pieza urgente y para el transportista con el vehículo parado, la diferencia entre una entrega rápida y segura y una que "probablemente llegue mañana" puede ser determinante.

REFUERZA SU PRESENCIA EN CATALUÑA, ARAGÓN Y BALEARES

El almacén arranca con más de 15.000 referencias de la marca DT Spare Parts y la previsión es cerrar el año con unas 25.000. El radio de acción cubre tres territorios: Cataluña, puerta de entrada de mercancía europea con gran densidad de talleres; Aragón, nudo logístico natural del corredor del Ebro; e Islas Baleares, donde la dependencia del transporte marítimo siempre ha complicado los plazos de aprovisionamiento.

En caso de necesidad, porque no haya disponibilidad en el almacén central en Torrejón de Ardoz, también cumple una función adicional de respaldo al poder enviar mercancía al resto de España y Portugal utilizando las agencias de transporte habilitadas.

El nuevo centro no solo ofrece mayor cercanía con el cliente, sino que también permite a la compañía refuerzo de su red logística para poder absorber picos de actividad, así como tener mayor capacidad de crecimiento y ampliación de stock. La mejora continua y la agilidad de respuesta son pilares para Diesel Technic.

DIESEL TECHNIC IBERIA CONFÍA LA OPERATIVA DE SU NUEVO ALMACÉN A SU SOCIO LOGÍSTICO PICK & PACK

MARTIN RATÓN, DIRECTOR GENERAL DE DIESEL TECHNIC IBERIA

"Pretendemos mejorar aún más el servicio a estas tres comunidades, evitando que un vehículo permanezca parado más tiempo del estrictamente necesario por falta de la pieza adecuada. Que el distribuidor de la zona vaya él mismo o su cliente a recoger la pieza, no solo acorta los plazos de entrega, también reduce el coste de transporte y la posibilidad de incidencias. Todos los actores salen ganando: el distribuidor y el taller porque podrán dar un servicio excepcional, y el transportista porque tendrá su vehículo en carretera un día antes. Este centro es también un banco de pruebas: si el modelo funciona —y creemos que lo hará— tenemos intención de replicarlo en alguna otra ubicación estratégica peninsular donde hemos detectado una excesiva demora en las entregas. La externalización con Pick & Pack nos permitirá escalar con rapidez si la demanda lo exige y evitar los costes fijos asociados a un modelo de gestión propio"

DÓNDE ESTÁN SITUADOS

La ubicación del almacén barcelonés en una zona de reciente desarrollo del Polígono Industrial Can Baliarda en San Fost de Campsentelles, está dificultando su localización para quienes acuden a entregar o recoger mercancía. Los sistemas de navegación GPS aún no han mapeado el área, lo que provoca indicaciones imprecisas. Por este motivo, desde Diesel Technic nos han facilitado este plano orientativo.

GRUPO ARNEDO INAUGURA UN APARCAMIENTO SEGURO PARA CAMIONES

ES UNA DE LAS MAYORES INSTALACIONES DE ESTAS CARACTERÍSTICAS DE ESPAÑA

GRUPO ARNEDO HA INAUGURADO UN ECOPARKING SEGURO CON 383 PLAZAS PARA CAMIONES DENTRO DE SU ECOCIUDAD DEL TRANSPORTE, EN EL VILLAR DE ARNEDO (LA RIOJA)

La infraestructura ha supuesto una inversión de 18,5 millones de euros y aspira a obtener la máxima certificación europea para áreas de estacionamiento seguras. Con esta infraestructura, Grupo Arnedo refuerza su apuesta por la seguridad del transporte por carretera y responde a la creciente demanda de áreas de estacionamiento seguras.

FOMENTAR EL BIENESTAR DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

En el acto de inauguración, **Javier Arnedo, CEO de Grupo Arnedo**, destacó que este proyecto «nace para intentar devolver la dignidad a todos esos profesionales que, gracias a su esfuerzo, consiguen que nuestras ilusiones y nuestras necesidades lleguen siempre a su destino».

Arnedo insistió en que es necesario que todos los eslabones de la cadena logística aporten su granito de arena para dignificar el transporte y, especialmente, el trabajo de los conductores profesionales. «Tenemos que ayudarles y fomentar su bienestar. Son necesarias áreas de descanso protegidas, vigiladas y seguras, donde puedan aparcar sin riesgo, descansar adecuadamente y disponer de servicios que les permitan ejercer su profesión con total seguridad y eficacia», apuntó.

Antes de finalizar su intervención, Arnedo recordó el compromiso de la compañía con la sostenibilidad y reivindicó sus raíces riojanas. «La Rioja es mi vida y poner esta región en el mapa logístico nacional e internacional es sinónimo de confianza, apego y cariño a este territorio», concluyó.

LA RIOJA REFUERZA SU POSICIÓN COMO NODO LOGÍSTICO

Posteriormente tomaron la palabra la delegada del Gobierno en La Rioja, Beatriz Arraiz, que aplaudió esta iniciativa porque hará posible un

«TENEMOS QUE AYUDAR A LOS CONDUCTORES PROFESIONALES Y FOMENTAR SU BIENESTAR»

transporte por carretera «más seguro y más moderno», y el presidente del Gobierno de La Rioja, Gonzalo Capellán, quien destacó que el nuevo aparcamiento seguro de Grupo Arnedo representa «mucho más que una inversión de 18 millones de euros», al considerar que se trata de una infraestructura estratégica capaz de reforzar la posición de La Rioja como nodo logístico de referencia. Capellán subrayó que el transporte y la logística constituyen un sector esencial para la economía y aseguró que este proyecto contribuirá a atraer nuevas empresas, generar empleo y mejorar la competitividad del territorio.
El presidente riojano también puso en valor «el esfuerzo y la visión empresarial» de Javier Arnedo y el compromiso del grupo con el sector, el medio ambiente y la sociedad. Destacó que el Ecoparking ha sido concebido pensando en la seguridad, el bienestar y la dignificación del trabajo de los transportistas, al tiempo que elogió la apuesta de la compañía por la sostenibilidad, la recuperación del entorno natural y las iniciativas de carácter social y formativo impulsadas a través de su fundación.

383 PLAZAS Y SERVICIOS PARA LOS CONDUCTORES

Promovido por Inmo-Arnedo, filial de Grupo Arnedo, el Ecoparking cuenta con 383 plazas para camiones y representa un importante avance en materia de seguridad, sostenibilidad e innovación logística. La inversión total ha rozado los 18,5 millones de

La familia Arnedo estuvo acompañada de representantes del Gobierno de La Rioja y de la CETM

«PROYECTOS COMO ESTE HACEN MÁS GRANDE A LA RIOJA Y DEMUESTRAN QUE ES POSIBLE CRECER GENERANDO RIQUEZA, EMPLEO Y OPORTUNIDADES SIN RENUNCIAR AL COMPROMISO CON LAS PERSONAS Y EL TERRITORIO»

euros, de los que 7,8 millones han sido cofinanciados por la Unión Europea dentro de los programas destinados al desarrollo de infraestructuras logísticas seguras y sostenibles.
En materia de seguridad, el complejo incorpora control de accesos, videovigilancia mediante CCTV las 24 horas, protección contra incendios, vallado perimetral, iluminación eficiente y un sistema inteligente de gestión de plazas. Además, dispone de cargadores para vehículos eléctricos y de una instalación solar fotovoltaica.
Uno de los elementos diferenciales del Ecoparking es su edificio de servicios, que contará con 82 habitaciones para conductores profesionales, además de restaurante, cafetería, lavandería, duchas, wifi gratuito, zonas de descanso y piscina exterior. Un conjunto de servicios poco habitual en este tipo de instalaciones que busca mejorar el bienestar y las condiciones de descanso de los profesionales del transporte.

La instalación aspira a obtener la certificación Platino, el máximo reconocimiento europeo para áreas de estacionamiento seguras

GRUPO LOGÍSTICO ARNEDO, EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

Javier Arnedo forma parte de los jurados que otorgan los premios 'Camión del Año' y 'Quinta Rueda: Semirremolque del Año". Junto a cientos de empresarios, mediante voto enviado directamente a la notaría, es el encargado de elegir a los dos mejores vehículos en estas dos categorías de los Premios Nacionales del Transporte.

ACCEDER A LA ENTREVISTA COMPLETA

TRANSPORTES ABENGOZA: "COMBINAMOS LA CERCANÍA DE UNA EMPRESA FAMILIAR CON UNA GESTIÓN PROFESIONAL"

FEDERICO ABENGOZA Y JOSÉ MANUEL ABENGOZA LIDERAN LA EMPRESA MANCHEGA

FUNDADA EN 1939 EN HERENCIA (CIUDAD REAL), TRANSPORTES ABENGOZA HA PASADO DE AQUEL PRIMER CAMIÓN CON EL QUE TRANSPORTABA VIAJEROS Y MERCANCÍAS EN LA POSGUERRA A GESTIONAR UNA FLOTA DE ALREDEDOR DE 280 VEHÍCULOS

Federico Abengoza y José Manuel Abengoza, miembros de la tercera generación familiar al frente de la compañía, repasan la evolución de la compañía y los retos que marcarán el transporte de los próximos años.

Transportes Abengoza nació oficialmente en 1939, aunque la historia comienza incluso antes. ¿Cómo fueron aquellos primeros años y cómo se produjo después el relevo generacional?

La empresa la inició nuestro abuelo. Antes de la Guerra Civil había comprado su primer camión, un Chevrolet de gasógeno, pero cuando llegó la guerra tuvo que parar. Al terminar, por las mañanas transportaba viajeros, y por la tarde se iba a cargar harina. De hecho, la primera línea regular de viajeros de Herencia la hizo nuestro abuelo.

Con el tiempo la actividad se centró en las mercancías. Después continuaron varios de sus hijos y finalmente la empresa quedó vinculada a dos ramas de la familia. En 2015, cuando nuestros padres se acercaban a la jubilación, José Manuel y yo asumimos el relevo. Somos la tercera generación y mantenemos una idea muy sencilla: entender lo que necesita el cliente y adaptarnos para darle respuesta.

Hoy sois una empresa muy diversificada. ¿Cómo se ha producido ese crecimiento?

"EL TRANSPORTE EXIGE SER BASTANTE CAMALEÓNICO: SI TUS CLIENTES EVOLUCIONAN, TÚ TIENES QUE INTENTAR EVOLUCIONAR CON ELLOS"

El crecimiento no aparece de repente en 2015. Antes ya habíamos incorporado clientes importantes y eso permitió a la empresa ganar dimensión. Lo que sí hicimos cuando entramos fue reforzar mucho la parte comercial y la cercanía al cliente. El transporte exige ser bastante camaleónico: si tus clientes evolucionan, tú tienes que intentar evolucionar con ellos. Eso nos ha permitido evolucionar desde el transporte general hacia una oferta más amplia: nacional e internacional, frigorífico, carga general, paquetería, ropa colgada, cisternas alimentarias, determinados productos químicos no ADR y bañeras. La diversificación exige mucho, pero también aporta estabilidad.

Luis Gómez-Llorente, Director de Transporte 3, junto a Federico Abengoza y José Manuel Abengoza.

¿El principal límite para crecer sigue siendo la escasez de conductores?
Sí, es el principal límite. Trabajo existe, pero muchas veces no hay suficiente capacidad para atenderlo con las garantías que queremos ofrecer. Comprar vehículos es posible cuando hay financiación y clientes, pero incorporar los conductores necesarios para operarlos es bastante más difícil.

"SI QUEREMOS PAGAR MEJORES SALARIOS A LOS CONDUCTORES ES NECESARIO QUE EL TRANSPORTE TAMBIÉN SE REMUNERE CORRECTAMENTE"

Además de cuidar los salarios, ¿qué estáis haciendo para retener a los conductores?
La calidad de vida tiene un peso decisivo. Cada vez más profesionales valoran dormir en casa, tener fines de semana previsibles y poder organizar su vida familiar. Intentamos diseñar rutas y relevos que lo faciliten, aunque a veces eso suponga renunciar a una utilización máxima del vehículo.
También es necesario trabajar la incorporación al oficio. Colaborar con autoescuelas, acercar la profesión a personas jóvenes y facilitar un proceso de entrada serio, seguro y ágil es fundamental. El relevo generacional no llegará solo; hay que crearlo.

¿La falta de capacidad de transporte también ha cambiado las 'guerras' de precios y la relación con los clientes?
Durante mucho tiempo el transporte ha sufrido una presión enorme sobre las tarifas. Pero los números tienen que salir. Si queremos pagar mejores salarios a los conductores es necesario que el transporte también se remunere correctamente. No puedes pedir a una empresa que mejore salarios, renueve flota, invierta en tecnología y dé un servicio excelente si después pretendes pagarle lo mismo de siempre. Cada vez hay más clientes que lo entienden. Ese tipo de relación es la que permite pensar a largo plazo.

¿Qué dimensión tiene actualmente la flota?
En total, contando cabezas tractoras, semirremolques y el resto de las unidades, disponemos de unos 280 vehículos. Tenemos unas 110 tractoras y su edad media ronda los cinco años, además contamos con unos 30 vehículos subcontratados de manera directa con nosotros. Renovamos vehículos todos los años, pero ampliar flota es complicado en la actualidad por los problemas para encontrar chóferes.

¿Dónde veis las próximas oportunidades de crecimiento de Transportes Abengoza?
Nuestra ubicación en Herencia nos sitúa cerca de corredores que conectan Madrid con Andalucía, Extremadura y Valencia. Creemos que esa posición ofrece oportunidades no solo en transporte, sino también en actividades logísticas que aporten más valor a nuestros clientes.
Seguiremos siendo transportistas, porque ese es nuestro origen y nuestro conocimiento, pero queremos ampliar capacidades de forma ordenada. El futuro de Abengoza pasa por combinar la cercanía de una empresa familiar con una gestión profesional, trazable y basada en datos.

TRANSPORTES ABENGOZA, EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE

CAMIÓN DEL AÑO 2026 · PREMIO QUINTA RUEDA SEMIRREMOLQUE DEL AÑO 2026 · PREMIO QUINTA RUEDA CISTERNA DEL AÑO 2026

Federico Abengoza, de Transportes Abengoza, forma parte de tres jurados que otorgan los Premios Nacionales del Transporte.

COMPAÑEROS DE VIAJE

LOS MEDIOS DE PAGO, ALIADOS DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS AFRONTA UN ESCENARIO CADA VEZ MÁS COMPLEJO. A LA PRESIÓN SOBRE LOS COSTES SE SUMAN LAS EXIGENCIAS MEDIOAMBIENTALES, LA DIGITALIZACIÓN DE LOS PROCESOS Y LA NECESIDAD DE OPERAR CON SEGURIDAD EN UN MERCADO EUROPEO EN EL QUE CADA PAÍS MANTIENE SUS PROPIAS PARTICULARIDADES

En este contexto, las compañías especializadas en medios de pago han ampliado considerablemente sus servicios. Combustible, peajes, recarga eléctrica, control de gastos y servicios en carretera se gestionan cada vez más desde una misma plataforma. El objetivo es simplificar la operativa y ofrecer al transportista un mayor control sobre su actividad. Desde UTA Edenred, por ejemplo, destacan que ofrecen "una amplia gama de soluciones para operar en toda Europa" sin necesidad de recurrir a diferentes proveedores.

Repsol también está reforzando este enfoque integral. A través de Solred ofrece distintas modalidades de tarjetas para transportistas y flotas, con acceso a carburantes, combustibles renovables, GNL, GNC, AutoGas y recarga eléctrica. Además, herramientas como Mi Solred, Waylet y el Optimizador permiten controlar consumos y gestionar mejor los gastos

SEGURIDAD Y DIGITALIZACIÓN

El aumento de las operaciones digitales también está impulsando nuevas medidas para reducir el fraude. DKV Mobility combina sistemas como PIN personalizado, bloqueo remoto y alertas instantáneas de repostaje, al tiempo que avanza en la digitalización de las transacciones y en el uso de la inteligencia artificial para detectar patrones anómalos o mejorar la planificación de repostajes y recargas.

AS 24 trabaja en la misma dirección con tecnología EMV, autorización en tiempo real y límites personalizados. Su oferta permite además centralizar carburante, peajes, movilidad eléctrica, recuperación de impuestos, asistencia, control de gastos y geolocalización, con soluciones pensadas específicamente para el transporte profesional.

UN SERVICIO CADA VEZ MÁS AMPLIO

Tarjetas físicas y digitales, aplicaciones móviles, dispositivos de peaje, plataformas de gestión y APIs convivirán durante los próximos años. La tendencia, en cualquier caso, está clara: ofrecer al transportista más servicios y un mayor control con menos trámites.
Los medios de pago ya no sirven únicamente para pagar un repostaje o un peaje: ayudan a controlar los gastos, ganar seguridad y resolver buena parte de las necesidades que surgen cuando un camión está en ruta.

"NUESTRA VENTAJA ES LA INTEGRALIDAD Y ESPECIALIZACIÓN"

ANTONY NOGUES, RESPONSABLE DE VENTAS DE AS 24

"NUESTRO OBJETIVO ES QUE EL TRANSPORTISTA TENGA EL MÁXIMO CONTROL POSIBLE SOBRE SUS OPERACIONES Y PUEDA CONCENTRARSE EN MANTENER SU FLOTA EN MOVIMIENTO DE FORMA SEGURA, EFICIENTE Y COMPETITIVA"

Qué balance hace AS 24 de este ejercicio?

2026 está siendo un año especialmente complejo para el sector del transporte y de la energía. A los retos estructurales que ya afrontaba el transporte profesional —la evolución de los costes, las nuevas exigencias medioambientales y la necesidad de digitalización— se ha añadido un contexto geopolítico especialmente inestable. La guerra entre Estados Unidos e Irán y la situación en el Estrecho de Ormuz han generado una elevada volatilidad en los mercados internacionales del petróleo y de los productos refinados.

En un entorno tan volátil como el actual, nuestro objetivo es que el transportista tenga el máximo control posible sobre su operación y pueda concentrarse en lo que realmente importa: mantener su flota en movimiento de forma segura, eficiente y competitiva.

¿Qué medios de pago ofrecen actualmente a los profesionales del transporte de mercancías?

Nuestra oferta se articula principalmente alrededor de las tarjetas de carburante AS 24 y AS 24 Eurotrafic, que permiten a los transportistas acceder a una amplia red europea y centralizar sus operaciones.

En paralelo, la transición energética está incorporando nuevas formas. Con la tarjeta Charge+ Truck, AS 24 ofrece acceso a una red de carga de alta potencia para camiones eléctricos, con una única tarjeta y facturación centralizada.

En peajes, por ejemplo, PASSango permite utilizar un único dispositivo para diferentes países europeos. Actualmente, PASSango MED cubre Francia, España, Portugal e Italia, mientras que PASSango Europe amplía la cobertura de peajes en +15 países europeos.

¿Cuál considera que es la principal ventaja competitiva de la oferta de AS 24?

Nuestra principal ventaja es la integralidad y especialización en el transporte profesional.

AS 24 permite centralizar en un mismo ecosistema una parte muy importante de los gastos y necesidades que tiene una flota en carretera: carburante, peajes, movilidad eléctrica, recuperación de impuestos, asistencia, gestión de tarjetas, control de gastos, geolocalización y análisis de la actividad.

A esto se suma una red europea de más de 2.000 estaciones en 29 países, diseñada específicamente para las necesidades del transporte profesional.

Además, uno de nuestros principales valores diferenciales es también la fiabilidad de los dispositivos PASSango. AS 24 gestiona directamente los dispositivos, ofreciendo mayor control, rapidez en la resolución de incidencias y sustitución en caso de fallo.

¿Qué iniciativas están desarrollando para reforzar la seguridad?

En las tarjetas AS 24 combinamos tecnología EMV, código PIN, autorización en tiempo real y límites personalizados, de forma que una operación que no cumple las condiciones configuradas —por ejemplo, una tarjeta bloqueada o un límite superado— no pueda realizarse.

La lucha contra el fraude no se basa únicamente en detectar una operación sospechosa después de que se produzca, sino cada vez más en prevenirla mediante reglas, datos y control en tiempo real.

¿Cómo prevén que evolucionen la digitalización y los pagos móviles en los próximos años?

Avanzamos hacia un modelo híbrido, combinando tarjeta, aplicaciones, SMS, APIs y plataformas digitales. Apostamos por una digitalización progresiva de toda la gestión de la movilidad, manteniendo soluciones fiables y adaptadas a las necesidades del transporte profesional.

"AYUDAMOS A AHORRAR TIEMPO, REDUCIR COSTES Y TOMAR DECISIONES"

RUBÉN IZQUIERDO, GERENTE DE TRANSPORTES B2B EN REPSOL

"REPSOL ESTÁ REFORZANDO SU PROPUESTA DE VALOR COMO COMPAÑÍA MULTIENERGÉTICA, ACOMPAÑANDO A LOS TRANSPORTISTAS CON TODAS LAS SOLUCIONES QUE NECESITAN PARA SU ACTIVIDAD"

Qué balance hace REPSOL de este ejercicio?
Hacemos un balance positivo. Estamos viendo que las empresas de transporte demandan cada vez más soluciones que les ayuden a ser más eficientes, controlar mejor sus costes y avanzar en sus objetivos de descarbonización. En este contexto, Repsol está reforzando su propuesta de valor como compañía multienergética, acompañando a los transportistas con todas las soluciones que necesitan para su actividad, desde carburantes y combustibles renovables hasta movilidad eléctrica, herramientas digitales de gestión y medios de pago especializados.

¿Qué medios de pago ofrecen actualmente a los profesionales del transporte de mercancías?
Contamos con una oferta muy completa, adaptada a las diferentes necesidades del sector. La principal solución es Solred, que pone a disposición de transportistas, autónomos y flotas distintas modalidades de tarjetas en función del perfil de cada cliente. Disponemos de tarjetas como Solred Clásica, para operar en España, Portugal y Andorra; Solred DKV, para el transporte internacional por Europa; Solred Prepago, para quienes buscan un mayor control del gasto; o Solred Carburantes, especializada en la compra de combustible. A ello se suma la posibilidad de digitalizar las tarjetas en Waylet, lo que permite realizar pagos de forma rápida y segura desde el móvil.
Las tarjetas permiten pagar todas las soluciones energéticas disponibles en nuestra red, como gasolina y diésel, combustibles renovables, AutoGas, GNC, GNL y recarga eléctrica. Además, los clientes pueden configurar qué energías pueden utilizarse mediante reglas y permisos definidos desde Mi Solred.

¿Cuál considera que es la principal ventaja competitiva de la oferta de REPSOL?
Nuestra principal ventaja es que ofrecemos mucho más que un medio de pago. Ayudamos al transportista a gestionar toda su movilidad desde una única plataforma.
Combinamos una amplia red de estaciones de servicio, una oferta multienergética y herramientas digitales que permiten controlar consumos, gestionar tarjetas y mejorar la eficiencia de las flotas.
Además, soluciones como Mi Solred, Waylet y el Optimizador Solred ayudan a simplificar la gestión diaria, identificar oportunidades de ahorro y tener un mayor control sobre la operativa. En definitiva, ayudamos a nuestros clientes a ahorrar tiempo, reducir costes y tomar mejores decisiones para su negocio.

¿Qué iniciativas están desarrollando para reforzar la seguridad y reducir las posibilidades de fraude?
La seguridad es una prioridad. En los últimos años hemos incorporado diferentes capas de protección tanto en los medios de pago físicos como en los digitales.

¿Cómo prevén que evolucionen la digitalización y los pagos móviles en los próximos años?
La tendencia apunta claramente hacia una mayor digitalización. Los clientes buscan cada vez más soluciones rápidas, sencillas y seguras, y los pagos móviles seguirán creciendo de forma significativa en los próximos años. También avanzaremos hacia una mayor integración de sistemas, en la que las APIs desempeñarán un papel clave para automatizar procesos y conectar el pago con la operativa diaria de la flota.
Creemos que las tarjetas físicas y digitales seguirán conviviendo, porque las necesidades varían según el tipo de empresa, conductor o actividad.

"SIMPLIFICAMOS LA MOVILIDAD DE LAS EMPRESAS"

ALFONSO DÍAZ, DIRECTOR CRT PARA EL SURESTE DE EUROPA EN UTA EDENRED

"OFRECEMOS A LOS PROFESIONALES DEL TRANSPORTE UNA SOLUCIÓN INTEGRAL PARA GESTIONAR SUS NECESIDADES DE MOVILIDAD EN TODA EUROPA"

Qué balance hace UTA de este ejercicio?

Desde UTA Edenred hacemos un balance muy positivo de 2026. Está siendo un ejercicio de crecimiento, tanto para el mercado Ibérico como en el Sur de Europa. En línea con nuestro plan estratégico 'Amplify', seguimos consolidando nuestra propuesta como proveedor integral de movilidad y reforzando nuestra posición como uno de los actores de referencia del sector en Europa.

En un entorno especialmente exigente y marcado por la inestabilidad para el sector, nuestro objetivo sigue siendo ayudar a los clientes a ganar eficiencia, control y seguridad, acompañándoles en la transformación de su movilidad de la mano de un socio fiable, sólido y experto.

¿Qué medios de pago ofrecen actualmente a los profesionales del transporte de mercancías?

En UTA Edenred ofrecemos a los profesionales del transporte una solución integral para gestionar sus necesidades de movilidad en toda Europa. A través de la UTA Card, nuestros clientes tienen acceso a una red que ya supera los 92.000 puntos de aceptación en 40 países multimarca y multiproducto.

Nuestra apuesta por una movilidad más sostenible se traduce en un ecosistema que combina una red de más de 1,1 millones de puntos de recarga, combustibles alternativos y soluciones para acompañar a las empresas de transporte en su proceso de transición energética.

Esta oferta se complementa con soluciones en el ámbito del telepeaje. Así, UTA One® next ha continuado incorporando nuevos contextos, como República Checa y Países Bajos, y actualmente permite tramitar peajes en 19 países europeos con un único dispositivo. Al mismo tiempo, hemos ampliado nuestro portfolio con UTA RoadPass Pro, un nuevo dispositivo 4G que nos permite ofrecer a nuestros clientes una alternativa adicional, fiable, flexible y preparada para la evolución de los sistemas de peaje europeos.

Dentro de nuestro portfolio, seguimos ampliando los UTA Plus Services para ofrecer mayor seguridad, comodidad y tranquilidad a nuestros clientes en sus desplazamientos por Europa. Entre ellos destaca nuestra amplia red de más de 1.500 aparcamientos seguros y vigilados en 20 países.

¿Cuál considera que es la principal ventaja competitiva de la oferta de UTA?

Nuestra principal ventaja competitiva es la capacidad de simplificar la movilidad de las empresas de transporte, ofreciéndoles desde un único proveedor una amplia gama de soluciones para operar en toda Europa. Combustible y energías alternativas, peajes, recarga eléctrica y servicios complementarios forman parte de un ecosistema integrado que permite a nuestros clientes centralizar su operativa y reducir la complejidad de trabajar en diferentes mercados. Los 92.000 puntos de aceptación en 40 países nos permiten acompañar tanto a grandes flotas internacionales como a pequeñas y medianas empresas en sus rutas habituales, adaptándonos a sus necesidades concretas.

¿Qué iniciativas están desarrollando para reforzar la seguridad y reducir las posibilidades de fraude?

La seguridad sigue siendo una prioridad estratégica para UTA Edenred y trabajamos en ella desde una doble perspectiva: proporcionando a nuestros clientes herramientas que les permiten tener un mayor control sobre sus medios de transacción y reforzando nuestros propios sistemas de prevención y detección del fraude.

"COMBINAMOS COBERTURA, SIMPLICIDAD Y TRANSPARENCIA"

CONVERSIÓN MAGRO, DIRECTOR GENERAL DE DKV MOBILITY

"POCAS EMPRESAS PUEDEN OFRECER EN UNA ÚNICA TARJETA Y UNA SOLA FACTURA TANTO PARA EL REPOSTAJE CONVENCIONAL COMO PARA LA RECARGA ELÉCTRICA Y LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS"

Qué medios de pago ofrecen actualmente a los profesionales del transporte de mercancías?
Nuestra oferta se articula sobre todo en torno a las tarjetas DKV, que permite repostar con combustible convencional, recarga eléctrica y servicios asociados con una única tarjeta y una factura unificada. A esto se suma la DKV Card +Charge Truck, pensada específicamente para camiones eléctricos, con acceso a más de 3.000 puntos de carga verificados y compatibles con vehículo pesado en más de 17 países europeos; esta tarjeta complementa nuestra tarjeta DKV +Charge para flota que dispone de una red de unos de 1,2 millones de puntos de carga. Todo esto se gestiona además desde la app de DKV Mobility.

¿Cuál considera que es la principal ventaja competitiva de la oferta de DKV Mobility?
La combinación de cobertura, simplicidad y transparencia. Pocas empresas pueden ofrecer en una única tarjeta y una sola factura tanto para el repostaje convencional como para la recarga eléctrica y los servicios complementarios del vehículo. A eso se añade una red que en España sigue creciendo con los últimos acuerdos con Galp y Shell, en combustible y a nivel europeo cubriendo más de 1.200.000 puntos de recarga para flotas ligeras, siendo más del 80% de cobertura de puntos de recarga rápida en España.

¿Qué iniciativas están desarrollando para reforzar la seguridad y reducir las posibilidades de fraude?
Trabajamos en dos frentes complementarios. Por un lado, todos los puntos que integramos en la red, incluidos los de carga para camión, pasan por un proceso de verificación DKV, lo que nos permite garantizar la calidad y fiabilidad del servicio. Por otro, la digitalización de las transacciones a través de la app nos da visibilidad en tiempo real de cada operación, lo que facilita la detección de anomalías. También, las principales características de seguridad de nuestras tarjetas son: el código PIN personalizado, el bloqueo remoto de la tarjeta y una alerta de repostaje instantánea. Además, las tarjetas pueden funcionar en modo negativo, es decir, siempre están bloqueadas, salvo durante el breve periodo autorizado para el repostaje.

¿Cómo prevén que evolucionen la digitalización y los pagos móviles en los próximos años?
La digitalización va a seguir avanzando con fuerza: cada vez más transportistas gestionan su actividad a través de nuestra app y nuestro portal de cliente para un control total de manera digital. Además, la tarjeta física irá desapareciendo en favor de la tarjeta chip, aunque todavía sigue siendo la tarjeta física el medio más universal y sencillo de aceptar en estaciones y puntos de recarga de toda Europa.

¿En qué proyectos están trabajando para dar respuesta a las necesidades de los transportistas a corto y medio plazo?
A corto plazo, seguimos ampliando la red para vehículos eléctricos y afinando nuestra oferta de electromovilidad. A medio plazo, la inteligencia artificial tendrá un papel creciente en nuestros sistemas: desde la optimización de rutas de recarga y repostaje, hasta la detección temprana de patrones de gasto anómalos o la personalización de la oferta de servicios según el perfil de cada flota.

PROCABIN DE MERCEDES-BENZ TRUCKS

UNA CABINA PARA TRABAJAR Y DESCANSAR

LA BUENA ACOGIDA DE LA PROCABIN ENTRE LOS TRANSPORTISTAS EUROPEOS ESTÁ CONSOLIDANDO LA APUESTA DE MERCEDES-BENZ TRUCKS POR UNA CABINA CONCEBIDA ALREDEDOR DE TRES GRANDES EJES: EL CONDUCTOR, LA SEGURIDAD Y LA EFICIENCIA.

MUCHO MÁS QUE UN PUESTO DE CONDUCCIÓN

LA PROCABIN OFRECE ERGONOMÍA, HABITABILIDAD Y CONFORT PARA LA LARGA DISTANCIA

EN EL TRANSPORTE DE LARGA DISTANCIA, LA CABINA ES MUCHO MÁS QUE EL LUGAR DESDE EL QUE SE CONDUCE. PARA MUCHOS PROFESIONALES ES TAMBIÉN OFICINA, SALA DE ESTAR Y DORMITORIO DURANTE BUENA PARTE DE LA SEMANA

El confort se ha convertido en una parte importante de las condiciones de trabajo del conductor. La ergonomía tiene una relación directa con la salud laboral, especialmente en una profesión caracterizada por muchas horas sentado, posturas mantenidas y exposición continuada a vibraciones.

El estudio "Musculoskeletal disorders among truck drivers: a systematic review and meta-analysis", publicado en 2024 en BMC Public Health, analizó 15 investigaciones con datos de 2.662 camioneros. El 61,75 % presentaba algún trastorno musculoesquelético. Los hombros aparecían entre las zonas más afectadas, con un 31,5 %, seguidos del cuello (25,8 %) y la región lumbar (23,5 %).

Una cabina no puede eliminar estos problemas, pero un puesto de conducción mejor resuelto, un asiento correctamente regulado, más espacio para cambiar de postura o una menor exposición al ruido y las vibraciones pueden ayudar a reducir la carga física asociada al trabajo.

COMO EN CASA

La ProCabin de Mercedes-Benz Trucks responde a esa realidad: mejorar la ergonomía, facilitar el día a día y ofrecer un espacio más habitable para quienes pasan muchas horas, y muchas noches, en el camión. Mercedes-Benz ofrece la ProCabin en tres configuraciones: Stream, Big y Giga, todas con 2.500 mm de anchura exterior y 2.395 mm de longitud. La principal diferencia está en la altura interior. La Stream ofrece 1.970 mm entre los asientos y 1.830 mm en la parte delantera; la Big eleva esas cotas hasta 1.990 y 1.910 mm, respectivamente; mientras que la Giga alcanza 2.130 mm entre los asientos y 2.050 mm en la zona delantera.

Son apenas unos centímetros, pero después de muchas horas de trabajo, poder levantarse, cambiar de postura o moverse con mayor libertad termina marcando diferencias.

UN PUESTO DE TRABAJO CADA VEZ MÁS DIGITAL

Otro de los grandes cambios está en el puesto de conducción. El Multimedia Cockpit Interactive 2 concentra buena parte de la información y los controles en un entorno digital formado por el cuadro de instrumentos, la pantalla táctil central y los mandos del volante multifunción.

Desde ahí se gestionan navegación, climatización, teléfono, iluminación, radio y funciones multimedia, además de disponer de conexión inalámbrica con Apple CarPlay y Android Auto.

UN ESTUDIO PUBLICADO EN 2024 SITÚA EN EL 61,75 % LA PREVALENCIA DE TRASTORNOS MUSCULOESQUELÉTICOS ENTRE LOS CONDUCTORES DE CAMIÓN ANALIZADOS

El control por voz permite realizar determinadas operaciones sin necesidad de localizar un mando concreto.
La navegación también está adaptada al trabajo con un vehículo industrial. En el Actros L puede trabajar junto al Predictive Powertrain Control, anticipándose a las características del recorrido para gestionar de manera más eficiente la cadena cinemática.
Dormir bien también forma parte del trabajo
Si hay un elemento que distingue una verdadera cabina de larga distancia es la zona de descanso. En el Actros L con ProCabin, la cama puede alcanzar 2,20 metros de longitud y 750 mm de anchura. El colchón estándar tiene 110 mm de grosor y puede complementarse con un sobrecolchón de 45 mm. Para quien enlaza varias noches en el camión, la calidad del descanso influye en la fatiga y en la capacidad de concentración al día siguiente.

LA CABINA TAMBIÉN PUEDE AYUDAR A ATRAER CONDUCTORES

El confort cobra especial importancia en un sector con falta de profesionales. Según la IRU, Europa acumulaba en 2024 alrededor de 500.000 puestos de conductor sin cubrir. En España, cerca del 50 % de los conductores supera los 55 años y los menores de 25 apenas representan un 3 %.
La cabina no solucionará por sí sola el problema. Salario, jornadas o conciliación son factores determinantes, pero el vehículo también forma parte de las condiciones laborales. Para quien pasa varias noches por semana en el camión, disponer de espacio, una buena cama y una zona confortable deja de ser un simple extra.
La tecnología también debe estar al servicio del conductor, haciendo su trabajo más seguro y cómodo, sin añadir complejidad innecesaria. Digitalización, automatización y asistentes tienen sentido cuando responden a necesidades reales porque, por mucho que evolucione el camión, detrás del volante siempre hay una persona.

Con esa misma filosofía se ofrece el SoloStar Concept, pensado especialmente para el conductor que viaja solo. Esta configuración reorganiza el interior para crear una zona de estancia más cómoda, con mesa, espacio para estirar las piernas y diferentes compartimentos.
El confort se completa con elementos más cotidianos. Dependiendo de la configuración, la ProCabin puede incorporar conexiones USB-C, toma de 230 voltios, segundo frigorífico, calefacción de asiento, espacios portaobjetos, iluminación ambiental, lámparas LED de lectura y mandos accesibles desde la cama. Equipamientos que adquieren otra dimensión cuando la cabina se convierte durante varios días en el espacio personal del conductor.
El confort también se beneficia de un menor nivel de ruido. En el Actros L, la configuración de la cadena cinemática puede favorecer el funcionamiento del motor a menores revoluciones, lo que contribuye a reducir el nivel de ruido percibido en el interior de la ProCabin.
En los eActros se suma el funcionamiento más silencioso y con menores vibraciones propio de la propulsión eléctrica.

LA CABINA DE LARGA DISTANCIA YA NO PUEDE DISEÑARSE ÚNICAMENTE ALREDEDOR DEL PUESTO DE CONDUCCIÓN: TAMBIÉN DEBE FUNCIONAR COMO ESPACIO DE DESCANSO Y VIDA DURANTE BUENA PARTE DE LA SEMANA

MINIMIZANDO SITUACIONES DE RIESGO

PROCABIN INCORPORA UNA NUEVA GENERACIÓN DE RADARES, CÁMARAS Y ASISTENTES

LA SEGURIDAD DE LOS CAMIONES HA EVOLUCIONADO CON NUEVAS TECNOLOGÍAS CAPACES DE VIGILAR EL ENTORNO Y ACTUAR PARA EVITAR QUE UNA SITUACIÓN DE RIESGO TERMINE EN ACCIDENTE

Los datos de siniestralidad de los vehículos industriales de gran tonelaje muestran una evolución positiva a largo plazo, aunque 2025 dejó un cierto repunte. Según el balance provisional de la DGT, durante el pasado ejercicio fallecieron en vías interurbanas 41 ocupantes de camiones de más de 3.500 kg, frente a 35 en 2024 y 37 en 2023, aunque la cifra se mantiene por debajo de los 52 registrados en 2019. Esta evolución coincide con un importante esfuerzo de los fabricantes por desarrollar tecnologías destinadas a prevenir los accidentes y reducir sus consecuencias.

MERCEDES-BENZ TRUCKS AMPLÍA LA SEGURIDAD

Los Actros L y eActros de nueva generación equipados con ProCabin incorporan una plataforma con cuatro radares laterales de corto alcance, un radar frontal de largo alcance y una cámara multifunción, que proporcionan una cobertura aproximada de 270 grados alrededor del camión.
Entre sus principales sistemas se encuentra el Active Brake Assist 6 Plus, capaz de advertir de situaciones de riesgo e intervenir sobre los frenos dentro de los límites del sistema. Permite al camión reaccionar frente a vehículos hasta aproximadamente 90 km/h y ante peatones y ciclistas hasta unos 60 km/h.
El Active Sideguard Assist 2 vigila especialmente los laterales durante giros y cambios de carril, mientras que el Frontguard Assist controla el espacio inmediatamente situado delante de la cabina durante el arranque o la circulación a baja velocidad.
A ellos se suma el Active Drive Assist 3, que ofrece asistencia longitudinal y lateral de nivel SAE 2 y puede llegar a iniciar una parada controlada si el conductor no responde a determinados avisos.
También se vigila la atención al volante. El Attention Assist 2 analiza parámetros relacionados con la dirección de la mirada para detectar posibles síntomas de cansancio o falta de atención. La MirrorCam completa el conjunto ampliando la visión e integrando algunas advertencias de los asistentes.

DEL AVISO A LA INTERVENCIÓN

La seguridad de los vehículos industriales ha evolucionado desde proteger a los ocupantes en caso de accidente hasta intentar evitar la colisión. Radares, cámaras y asistentes permiten vigilar el entorno, anticipar situaciones de riesgo e intervenir sobre el vehículo. En los nuevos Actros L y eActros, Mercedes-Benz combina una cobertura de sensores de unos 270 grados con sistemas que prestan especial atención a los usuarios vulnerables y a la fatiga del conductor.

AERODINÁMICA AL SERVICIO DE UN MENOR CONSUMO

LA MERCEDES-BENZ PROCABIN PERMITE REDUCIR HASTA UN 3 % EL CONSUMO DE GASÓLEO

EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA, REDUCIR EL CONSUMO UNAS POCAS DÉCIMAS PUEDE PARECER POCA COSA HASTA QUE SE MULTIPLICA POR 120.000 KILÓMETROS AL AÑO Y POR TODA UNA FLOTA

Por eso, Mercedes-Benz ha convertido la aerodinámica en uno de los grandes argumentos de la ProCabin. El frontal se ha prolongado aproximadamente 80 mm respecto a la generación anterior, lo que ha permitido suavizar sus formas y mejorar el paso del aire. Se han rediseñado las entradas de refrigeración, el parachoques, los bajos, los pasos de rueda, los accesos a la cabina y los deflectores encargados de gestionar la transición entre tractor y semirremolque.
Además, las MirrorCam sustituyen a los voluminosos retrovisores reduciendo turbulencias. Hacer que el aire oponga menos resistencia significa necesitar menos energía para mover la misma mercancía. Y en una actividad que trabaja con márgenes ajustados, eficiencia y rentabilidad terminan hablando el mismo idioma.
Daimler Truck cifra en alrededor de un 9 % la mejora del coeficiente aerodinámico frente a la anterior cabina utilizada como referencia. Eso no significa que el camión consuma un 9 % menos. En el Actros L con ProCabin, Mercedes-Benz cifra en hasta un 3 % la reducción de consumo atribuible a la mejora aerodinámica, dependiendo de la configuración.

EL GASÓLEO SUPONE MÁS DE UN TERCIO DEL TCO

La importancia económica de ese 3 % se entiende mejor al analizar los costes reales de explotación. Según el Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera del Ministerio de Transportes, actualizado a abril de 2026, un vehículo articulado de carga general supone un coste medio anual de 182.809 euros para un recorrido de referencia de 120.000 kilómetros. El gasóleo es la partida más importante: 66.089 euros al año, el 36,2 % del coste total. Le siguen el personal de conducción, con un 20,5 %, la amortización del vehículo, con un 9,9 %, y las dietas, con un 9,8 %. Como ejercicio teórico, si el ahorro máximo del 3 % se aplicase íntegramente al gasto anual de combustible contemplado por el Observatorio, equivaldría a unos 1.980 euros por camión y año.

NUEVO VOLKSWAGEN CADDY

MÁS DIGITALIZACIÓN Y UN DISEÑO RENOVADO

VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES ACTUALIZA ESTE VEHÍCULO COMPACTO CON UNA NUEVA INTERFAZ DIGITAL, MEJORAS DE EQUIPAMIENTO Y UNA OFERTA CARGO DE DOS LONGITUDES, CON VERSIONES DIÉSEL E HÍBRIDA

Volkswagen Vehículos Comerciales ha actualizado el Caddy, su furgón compacto destinado a al uso familiar y profesional (actividades de reparto, servicios técnicos, mantenimiento...). La renovación afecta principalmente al diseño exterior, al puesto de conducción y al equipamiento tecnológico, mientras que la configuración de carga mantiene uno de los principales argumentos del modelo: una oferta de dos longitudes de carrocería y hasta 3,7 m³ de volumen útil en la variante Maxi.

La gama Caddy Cargo se estructura en torno a una versión de batalla normal y otra de mayor longitud denominada Maxi. La primera busca priorizar la maniobrabilidad en entornos urbanos, mientras que la segunda amplía la capacidad de transporte para operadores que necesitan más volumen sin recurrir a un vehículo comercial de un segmento superior.

En el exterior, la actualización introduce un nuevo paragolpes delantero, disponible con distintos acabados, nuevos diseños de ruedas y cuatro nuevos colores de pintura metalizada: Pardo Grisáceo, Sunset Red, Reed Green y Negro Grenadillo. Los cambios no alteran el planteamiento general del vehículo, que sigue apostando por unas dimensiones exteriores contenidas para facilitar su uso en zonas urbanas, centros históricos, polígonos industriales y operaciones de última milla.

MÁS DIGITALIZACIÓN EN EL PUESTO DE CONDUCCIÓN

La principal novedad del habitáculo es la incorporación de una pantalla central independiente de 12,9 pulgadas. El sistema permite personalizar los accesos táctiles a las aplicaciones más utilizadas y concentra buena parte de las funciones de información y entretenimiento.

Además, el Digital Cockpit Pro pasa también a tener una mayor presencia en la gama, ofreciendo al conductor la información de conducción mediante una instrumentación digital situada frente al volante.

Volkswagen ha revisado asimismo los controles de climatización ubicados bajo la pantalla central. Los mandos deslizantes táctiles cuen-

EL NUEVO VOLKSWAGEN CADDY YA ESTÁ DISPONIBLE PARA PEDIDOS E INCLUYE UNA GARANTÍA DEL FABRICANTE DE CINCO AÑOS O 100.000 KILÓMETROS, REFORZANDO LA APUESTA DE LA MARCA POR UNO DE SUS MODELOS MÁS VERSÁTILES

tan ahora con iluminación, una modificación destinada a mejorar su manejo en condiciones de baja luminosidad. También se amplían las posibilidades de alimentación eléctrica de dispositivos. La bandeja de carga inductiva para teléfonos ofrece una potencia de hasta 25 vatios y las dos tomas USB-C delanteras proporcionan hasta 60 vatios por conexión. A estas se suma un puerto USB-C de hasta 45 vatios que sustituye a la anterior toma de 12 V situada en el salpicadero.

3,1 M³ EN EL CARGO Y 3,7 M³ EN EL MAXI

En términos de transporte, el Caddy Cargo de batalla normal ofrece un volumen de carga de 3,1 m³, mientras que el Caddy Cargo Maxi eleva esta cifra hasta los 3,7 m³. La versión estándar mide aproximadamente 4,50 metros de longitud, mientras que el Maxi alcanza alrededor de 4,85 metros. Esta diferencia se traduce en una mayor longitud útil del compartimento de carga, que pasa de aproximadamente 1,80 metros en la versión corta a unos 2,15 metros en el Maxi.

La distancia entre los pasos de rueda es de 1.230 mm, suficiente para alojar transversalmente un europalé. En la versión Maxi, la mayor longitud de carrocería y la ampliación del acceso lateral permiten aumentar las posibilidades de carga, incluida la introducción de un palé europeo por la puerta corredera lateral.

La capacidad de carga sobre el techo puede alcanzar los 100 kg y la de remolque hasta 1.500 kg, ampliando las posibilidades de transporte de material auxiliar o equipamiento profesional.

LA VARIANTE eHYBRID ESTÁ DISPONIBLE EN CONFIGURACIÓN MAXI Y MANTIENE HASTA 3,7 M³ DE VOLUMEN DE CARGA, EVITANDO UNA PENALIZACIÓN IMPORTANTE EN LA CAPACIDAD ÚTIL

ACCESIBILIDAD Y CONFIGURACIÓN DE PUERTAS

El Caddy Cargo puede configurarse con portón trasero o con puertas batientes, dependiendo de las necesidades operativas. Las puertas correderas laterales permiten trabajar en zonas donde el espacio disponible es reducido y facilitan las operaciones frecuentes de carga y descarga. Esta configuración resulta especialmente adecuada para reparto urbano, asistencia técnica o mantenimiento, donde el conductor puede realizar numerosas paradas durante una misma jornada.

ALTERNATIVA HÍBRIDA PARA OPERACIONES URBANAS

La electrificación también forma parte de la oferta profesional del modelo mediante el Caddy Cargo eHybrid. El sistema híbrido enchufable desarrolla una potencia conjunta de 150 CV y combina un motor de gasolina con una unidad eléctrica y una batería de 19,7 kWh de capacidad neta.
Según la configuración, la autonomía homologada en modo eléctrico se sitúa en el entorno de los 120 km, una cifra especialmente relevante para flotas que realizan recorridos diarios previsibles y concentran buena parte de su actividad en áreas urbanas.
La autonomía total, combinando ambas fuentes de energía, puede superar los 600 km, lo que permite mantener la flexibilidad operativa en trayectos más largos.
El sistema admite carga en corriente alterna y también carga rápida en corriente continua, lo que facilita tanto la recarga nocturna en base como cargas intermedias durante la jornada.

ASAMBLEA DE ASTIC 2026: UN SECTOR EN MARCHA

JOSÉ LUIS OLIVELLA ES EL NUEVO PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN

Bajo este lema, que más allá del obvio movimiento de sus vehículos, pone el énfasis en la actividad y progreso constantes de los empresarios transportistas, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha reunido en La Manga (Cartagena), el día 19 de Junio de 2026, su 49ª Asamblea General. Una vez más, TRANSPORTE 3 ha acudido a tan importante evento, y en las siguientes páginas nuestro habitual colaborador jurídico Francisco Sánchez-Gamborino, también Asesor Jurídico de ASTIC, ofrece un resumen "telegráfico" -por limitaciones de espacio- sobre lo allí tratado, así como de intervenciones complementarias celebradas el día anterior y el propio día.

I. INTERVENCIONES EN LA VISPERA

1. LA VISIÓN DEL POLÍTICO

Iván ESPINOSA DE LOS MONTEROS empezó siendo muy crítico respecto a la gestión del actual gobierno de la Nación, que trata al sector transportista de carretera -dijo- como un "sospechoso": en vez de dejar libertad para que las empresas trabajen, se desarrollen y creen puestos de trabajo y riqueza, se dedica a imponerles límites, regulaciones, vigilancia, etc.

Frente a eso, propuso: a) tratar la energía como asunto estratégico nacional, sin sujeción a ideología, apoyando incluso la nuclear; b) una formación profesional vinculada al mercado, a las necesidades reales (es absurdo tener tanto paro y déficit de conductores); c) una simplificación burocrática (igual que para imponer multas al transportista, no debería haber divisiones administrativas para todo lo demás); d) una fiscalidad adecuada que incentive la sustitución de los vehículos por otros menos contaminantes; e) devolver el protagonismo a la empresa (que no debe verse como "una vaca lechera a la que ordeñar hasta dejarla exhausta"), a la que Administración debe apoyar, no entorpecer; f) el transporte no debe presentarse como algo negativo: un problema de polución medioambiental, de congestión de carreteras, etc., sino todo lo contrario: como aquel medio útil que posibilita el resto de actividades de la población; g) en fin, España debe sacar partido a su privilegiada posición geográfica (puerta Sur de Europa, acceso a América, puertos de primer nivel).

2. LA VISIÓN EUROPEA

Cándido PÉREZ SERRANO, de KPMG España, trató sobre el impacto de la normativa de la UE en este sector. Recordó que en los últimos tres años se ha producido un profundo cambio normativo, por motivos de protección ambiental, social y de gobernanza, sobre el eje del llamado "Pacto Verde Europeo" como hoja de ruta para llega a ser una actividad libre de emisio-

nes, teniendo como objetivos más concretos la neutralidad climática (no más emisiones de gases de efecto invernadero), una economía moderna y más eficiente, la inclusión y equidad, y una financiación adecuada.

3 . ENTREVISTA

Inés CARDENAL, Portavoz de la Plataforma para los Combustibles Renovables, fue entrevistada por Ramón VALDIVIA, Vicepresidente Ejecutivo de ASTIC. La entrevistada quiso dejar claro que la electrificación no basta. Es una de las formas de reducción de emisiones, pero ni siquiera la mejor, de manera que cada empresa debe decidir la que más le convenga. Los combustibles renovables (fabricados a partir de residuos forestales, agrícolas, ganaderos, urbanos, etc.) -que reducen esas emisiones hasta un 80 %, y ya se usan en el 14 % de las flotas- son competitivos en precio porque son compatibles con los motores de combustión ya instalados en los vehículos actuales, que no desaparecerán a corto plazo. Una fiscalidad adecuada haría bajar su precio.

II. ASAMBLEA

1. BIENVENIDA POR EL PRESIDENTE

Ya el día 19 de Junio, tras el minuto de silencio por los transportistas, y principales cargos de sus asociaciones, fallecidos desde la última Asamblea, el Presidente Marcos BASANTE abrió esta XLIX Asamblea de ASTIC presentando en panorama algunos temas candentes: como el III Acuerdo General laboral, aún a debate, pero encallado por diversos motivos, alcohol y drogas, nuevos métodos de examen que exigen a las empresas nuevas infraestructuras con su correspondiente coste, "paquete" de pesos y dimensiones, donde se advierten grandes diferencias entre países (que dan lugar a una actual situación conflictiva en Bruselas), reciente reunión con el Ministro Carlos Cuerpo para tratar medidas ante la crisis con Irán, etc. Otros grandes retos para los últimos meses siguen siendo la falta de conductores, el logro de una financiación adecuada, etc.

2. SALUDO DE RAMÓN VALDIVIA

Complementó esa primera alocución el Vicepresidente Ejecutivo de ASTIC, quien dio cuenta detallada de la intensa actividad de la Asociación -incluyendo cursos de formación (la subvención recibida del Ministerio ha permitido seguir éstos por casi mil alumnos/as) y fluida comunicación con sus Afiliados (mayoritariamente empresas de mercancías -unas 200- pero también de viajeros -unas 50-) a lo largo de los últimos doce meses, en forma de circulares, "flashes", documentos, notas informativas, etc. además de emisión de notas de prensa, y presencia en prensa, tanto sectorial como generalista, radio, TV y redes sociales, etc.

ASTIC SE ENFRENTA A GRANDES RETOS: DIGITALIZACIÓN, PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS, CUESTIONES LABORALES (JUBILACIÓN ANTICIPADA, NEGOCIACIÓN COLECTIVA), NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL, ETC. DE LOS QUE, COMO HA HECHO SIEMPRE, SALDRÁ EXITOSA (EX-PRESIDENTE BASANTE)

3. NOVEDADES NORMATIVAS

José Manuel PARDO trató varios temas de actualidad, como:

* Medidas ante la crisis de Irán
* Pesos y dimensiones de los vehículos
* Jubilación anticipada
* Negociación colectiva
* Digitalización y documento de control
* Planes de movilidad al trabajo
* Normativa ecológica y de responsabilidad social corporativa

4. RECLAMACIÓN ANTE EL CÁRTEL DE FABRICANTES

Explican la situación Volker SOYEZ y Pedro MIRALLES, abogados que llevan este caso en Alemania, quienes se mostraron optimistas (devolución prevista: entre 4 y 14 %), teniendo en cuenta que ya su Tribunal Supremo ha dictado media docena de sentencias sobre el particular.
Este litigio -que ya dura ocho años- sigue adelante, en tanto los fabricantes no indemnicen voluntariamente lo que se les reclama; no obstante, las marcas se están abriendo a la negociación y ya hay algunos acuerdos firmados. Tras la controversia en Alemania, está previsto que elaboren un informe específico respecto a España.

5. COMODALIDAD

Antonio PÉREZ MILLAN, encargado de seguir los asuntos uso conjunto por la carretera de otro modo: ferroviario, marítimo, etc.) dio cuenta de las bastantes "autopistas ferroviarias" ya establecidas -que mostró representadas en un mapa-, y recordó que si bien ADIF prepara la infraestructura, después son las empresas de transporte por carretera quienes, de acuerdo con sus clientes, deciden usarlas o no. ADIF, dijo, también está preparando conexión con los principales puertos marítí-

Vicepresidente Ejecutivo, Valdivia, presenta el acto.

NUNCA ASTIC HA DEDICADO TANTO ESFUERZO A LA FORMACIÓN -SEGUIDA ESTE AÑO POR CASI MIL ALUMNOS-, NI TAN FLUIDA COMUNICACIÓN CON SUS AFILIADOS, NI TANTA PRESENCIA EN PRENSA, TANTO SECTORIAL COMO GENERALISTA, RADIO Y TV, REDES SOCIALES, ETC. (VICEPRESIDENTE EJECUTIVO VALDIVIA)

mos e incluso pretende crear una red de nodos logísticos estratégicos, y mejorar las vías para poder circular por ellas trenes de 740 metros.

6. CUENTAS
Se presentaron las cuentas anuales de la Asociación, que fueron aprobadas.

7. PRÓXIMO PRESUPUESTO
Delegación en la Junta de Gobierno para aprobación del presupuesto (Nov. 2026). Se autorizó.

8. RENOVACIÓN DE CARGOS PARA EL PERIODO 2026-2031.
Transcurridos cinco años desde que fuera nombrado el actual, se propone una nueva Junta de Gobierno. Que quedó aprobada.

9. ELECCIÓN DE NUEVO PRESIDENTE Y SU DISCURSO
Cumplido el mandato de Marcos BASANTE, que agradeció el apoyo de los afiliados durante su extenso periodo (2012-2026) al frente de la entidad, se propone como nuevo Presidente, y, como único candidato, sale elegido por aclamación **Jose Luís OLIVELLA** (de Burgos), que ya conoce bien ASTIC por venir formando parte de su Junta Directiva.

Marcos Basante felicita al nuevo Presidente Olivella.

Toma entonces la palabra el recién nombrado, que agradece la confianza en él depositada, y presenta al nuevo Comité Ejecutivo, compuesto por varios de los anteriores (Juan Jesús Sánchez, Esteban Sánchez, Ignacio Pérez, y Antonio Perez Millán), con algunas incorporaciones (Antonio Amarillo y un representante de PRIMAFRIO); el Sr. Basante seguirá colaborando, ahora como Tesorero.
El Sr. Olivella se refirió a los muchos retos a los que ASTIC se enfrenta: en general, es necesario mejorar la competitividad -empezando por las modificaciones normativas tendentes a ello, también la formación profesional, la seguridad, las infraestructuras, la imagen del sector (que es pobre e irreal: solo nos ven como quienes contaminan, congestionan las carreteras, etc.), una viable digitalización que redunde en eficiencia y simplificación de trámites (y no suponga una burocracia añadida), un sistema correcto de jubilación anticipada (siendo inadecuado el actual, mal aceptado sólo por algunas asociaciones), y para terminar, subir de posición en el Comité Nacional: ASTIC hoy ocupa la tercera posición (porque no tenemos como afiliados a transportistas autónomos), siendo que deberíamos estar en la primera.
Todos tales retos exigen lo que llamó "solvencia mental", que incluye colaboración con otras organizaciones afines, pero teniendo en cuenta la problemática específica de nuestros afiliados, que no es siempre idéntica a quienes realizan sólo transporte nacional.
Dicho todo ello, se procedió a la clausura de la Asamblea de ASTIC propiamente dicha.

III. OTRAS INTERVENCIONES
1. HABLA EL MINISTERIO
En nombre del Ministerio de Transportes y M. S. se dirigió a los asistentes **Rocío BÁGUENA**, Secretaria General de Transporte Terrestre, quien tras desear todo éxito al nuevo Presidente, se refirió a la dificultad de predecir el futuro del sector, que dependerá, dijo, del propio sector pero también del conjunto de la cadena logística, todos cuyos eslabones deben implicarse.
El protagonismo ha de seguir siendo de la empresa, aunque la Administración estará siempre apoyándola: procurando la mejor normativa, y creando las condiciones para que pueda desarrollarse de manera eficiente; con sistemas de ayudas, vigilando la revisión del precio del transporte y plazo de su pago, control de tiempos para las operaciones de carga y descarga e indemnizaciones por exceso de tiempo invertido en ellas y por indebida -cuando es tal- participación en ellas de los conductores, etc. Un desafío

urgente es la escasez de conductores: su Ministerio está apoyando la formación de nuevos profesionales, pero el sector debe ofrecer condiciones de trabajo atractivas. La digitalización ya no es una opción sino un requisito de competitividad -acaba de publicarse en el BOE la Resolución que establece sus requisitos- y además será obligatoria desde el próximo mes de Octubre. Otra línea de respaldo, también económico, por la Administración se refiere a la igualmente necesaria transición ecológica (cosa no fácil, teniendo en cuenta que en España 85 % de las empresas transportistas tienen sólo entre 1 y 5 vehículos). En suma, su Ministerio seguirá estando siempre con el sector, pero toda iniciativa debe partir de éste.

2. MESA REDONDA

Seguidamente se celebró un no menos esperado coloquio entre profesionales con experiencia en transporte por carretera, que explicaron su respectivo punto de vista.

Aurora FLORES, de Supply Change Consulting, aconsejó hacer el sector más atractivo para los tan necesarios conductores, incluido procurarles áreas de descanso más completas y seguras.

Raimundo GONZALO, de Baobab Supply Ops, se refirió a la necesidad de aprovechar las tecnologías, incluso de simulación y para prever la demanda, que ayudan a tomar decisiones.

Pedro SANTIAGO, de Daimler Truck España, aseguró que en muchos años coexistirán los motores diésel (hoy, 80% del mercado), eléctrico (aún no consolidado) e hidrógeno (sólo empezando).

Cedric Vigneau, de Moeve, destacó haber muy pocas mujeres conductoras de camión en España (2-3%), frente a otros países (+/- 10%), en parte por falta de áreas de descanso cómodas, a crear.

Jorge MUÑOZ RIESCO, de Iberdrola, por último, señaló que la electrificación aún no es una ventaja competitiva, pero lo será pronto porque el km. eléctrico cuesta la mitad que en gasóleo.

ES URGENTE CAMBIAR LA ACTUAL IRREAL IMAGEN DEL SECTOR (QUIENES CONTAMINAN, CONGESTIONAN LAS CARRETERAS, ETC.) POR LA DE SER INDISPENSABLE PARA EL DESARROLLO DE TODA LA ECONOMÍA (NUEVO PRESIDENTE OLIVELLA)

Presidentes y nuevo Comité ejecutivo.

EL PROTAGONISMO DEBE SEGUIR SIENDO DE LA EMPRESA TRANSPORTISTA, AUNQUE LA ADMINISTRACIÓN ESTARÁ SIEMPRE APOYÁNDOLA: PROCURANDO LA MEJOR NORMATIVA, AYUDAS, PROTECCIÓN ANTE POSIBLES ABUSOS, ETC. (SECRETARIA GENERAL BÁGUENA)

3. SALUDO DEL CONSEJERO AUTONÓMICO

Jorge GARCÍA MONTORO, Consejero de Infraestructuras y D. T. de la Región de Murcia, recordó la importancia estratégica del transporte por carretera como soporte de la economía, tanto el regular de viajeros como el de mercancías (exportaciones agrícolas, etc.) y creador de muchos puestos de trabajo.

Por eso su Comunidad ha puesto en marcha una línea de financiación a "interés cero" para hacer frente al precio del gasóleo; también otorga ayudas para obtener el carnet de conducir de autobús y de camión., como también invierte en seguridad vial, construcción de aparcamientos seguros, etc. Terminó convencido de que los actuales retos (innovación, sostenibilidad, digitalización, etc.) serán superados por las empresas de ASTIC.

4. SALUDO DE LA ALCALDESA

Cerró la jornada Noelia ARROYO, Alcaldesa de Cartagena, quien, tras agradecer a ASTIC la elección de su preciosa Ciudad, importante en tantos sentidos, para celebrar esta Asamblea, destacó lo indispensable de una máxima colaboración y coordinación entre la Administración Pública y las empresas transportistas, deseando a las aquí concurrentes toda clase de éxitos.

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

SECCIÓN OFICIAL Y PERMANENTE DE COMUNICACIÓN DE

ascatravi
asociacion de carroceros y transformadores de vehiculos industriales y comerciales

EL LABERINTO DE LOS 4.250 KG: CARNÉ B, TACÓGRAFO Y UNA EUROPA TODAVÍA SIN ARMONIZAR

CONDUCIR ALGUNOS VEHÍCULOS COMERCIALES 'ALTERNATIVOS' EN ESPAÑA Y EUROPA AÚN PLANTEA INTERROGANTES

HAY IDEAS PARA MEJORAR LA EFICIENCIA Y EFICACIA DEL TRANSPORTE QUE PARECEN TOMADAS PARA PONER A PRUEBA LA COHERENCIA Y EL RITMO EN LA EVOLUCIÓN DEL MARCO LEGAL

En España, el Reglamento General de Conductores (desde el año 2020) da la posibilidad de conducir con permiso B, dentro del territorio nacional, vehículos con MMA hasta 4250 kg con sistemas de propulsión alternativa (sin remolque). La medida se aplica a vehículos destinados al transporte de mercancías siempre que el conductor tuviera el permiso B con una antigüedad superior a dos años y el exceso de masa se debiera exclusivamente al sistema de propulsión alternativo.

Esta posibilidad chocaba desde el primer momento con el hecho de que un vehículo de más de 3500 kg de MMA, desde el punto de vista de la normativa europea sobre tiempos de conducción y descanso

(Reglamento 561/2006), está sujeto a las obligaciones relativas al tacógrafo.
Esto significaba y significa que cualquier vehículo con una masa máxima autorizada entre 3501 kg y 4250 kg debe cumplir con las obligaciones del tacógrafo (salvo que pueda acogerse a algún transporte exceptuado). De hecho, en el proceso de homologación se exige que cualquier vehículo que se construye con una masa máxima técnicamente admisible superior a 3500 kg, incorpore de fábrica un tacógrafo para el control de tiempos de conducción y descanso.
No existe en el Reglamento 561/2006 una excepción específica para los vehículos de propulsión alternativa de hasta 4.250 kg de MMA.

CORRIGIENDO UNA CONTRADICCIÓN

Durante años esto generó una contradicción práctica. España permitía conducir determinados vehículos de propulsión alternativa de hasta 4.250 kg de MMA con carné B, pero la normativa española que regulaba la expedición de las tarjetas de tacógrafo no contemplaba a los titulares del permiso B entre quienes podían solicitar una tarjeta de conductor.
Hasta entonces podían solicitarla los titulares de permisos B+E, C, C1, D o D1, pero no quienes únicamente disponían del permiso B. Esta situación ha sido corregida mediante la Orden TRM/282/2026, que desde el 1 de abril de 2026 permite también solicitar la tarjeta de conductor a los titulares del permiso B.
Otro cambio legal importante que ha impulsado el desenredo de la situación es que desde el 1 de julio de 2026 se amplía el ámbito de aplicación del Reglamento 561/2006 (tacógrafo) a vehículos de más de 2,5 toneladas que realizan transporte de mercancías o cabotaje fuera de sus fronteras.
Es decir, desde julio, determinados transportes internacionales realizados con vehículos ligeros también están sometidos a las normas europeas sobre tiempos de conducción y descanso y al uso del tacógrafo.
La Orden TRM/282/2026 permite que los conductores con permiso B puedan obtener la correspondiente tarjeta.
Pero aparece entonces otra pregunta: ¿nuestro permiso B permite también conducir fuera de España un vehículo de propulsión alternativa de hasta 4.250 kg?

LA AUTORIZACIÓN ESPAÑOLA ≠ LA AUTORIZACIÓN EUROPEA

Es importante recordar a los lectores que la autorización española para conducir vehículos de propulsión alternativa de hasta 4.250 kg con carné B tiene actualmente un ámbito nacional. No debemos confundir esta habilitación española con una autorización europea.

LA AUTORIZACIÓN ESPAÑOLA PARA CONDUCIR VEHÍCULOS DE PROPULSIÓN ALTERNATIVA DE HASTA 4.250 KG CON CARNÉ B TIENE ACTUALMENTE UN ÁMBITO NACIONAL. NO DEBEMOS CONFUNDIR ESTA HABILITACIÓN ESPAÑOLA CON UNA AUTORIZACIÓN EUROPEA

La nueva Directiva (UE) 2025/2205 establece una futura armonización europea para determinados vehículos de combustibles alternativos con una MMA superior a 3.500 kg y hasta 4.250 kg. El permiso B podrá habilitar para conducirlos, bajo determinadas condiciones, y la disposición contempla vehículos destinados tanto al transporte de mercancías como de personas. También establece previsiones específicas para determinados vehículos de emergencia.
La cuestión es que la paradoja española sigue existiendo porque esta solución europea todavía no está plenamente incorporada al ordenamiento jurídico de todos los países hasta que no sea traspuesta por cada uno de ellos. El plazo que se ha dado para que todos lo hagamos (España ha iniciado los trámites) y podamos reconocer de forma general esta nueva capacidad es el 26 de noviembre de 2027.

Por eso, el conductor de un vehículo español de propulsión alternativa con MMA 4.250 kg, que dispone de permiso B y que ha conseguido tarjeta de tacógrafo en España, si realiza transporte internacional porque cruza alguna de nuestras fronteras, debe saber que puede tener problemas porque no reconozcan su autorización.

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**

RENAULT TRUCKS ESPAÑA INAUGURA SU NUEVA SEDE EN GETAFE

LA MARCA REFUERZA SUS CAPACIDADES COMERCIALES, TÉCNICAS, FINANCIERAS Y FORMATIVAS EN ESPAÑA

LA NUEVA SEDE REPRESENTA UNA APUESTA ESTRATÉGICA DE RENAULT TRUCKS POR EL MERCADO ESPAÑOL Y POR SEGUIR EVOLUCIONANDO JUNTO A SUS CLIENTES, SU RED DE DISTRIBUCIÓN Y EL CONJUNTO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE

Renault Trucks España ha inaugurado su nueva sede en Getafe (Madrid), un proyecto con el que la compañía concentra por primera vez en un mismo entorno sus principales áreas de actividad en España. El complejo, construido sobre una parcela de 25.835 m², reúne las oficinas centrales, el Truck Center Madrid, el Centro de Formación Oficial y Renault Trucks Financial Services (RTFS). El acto oficial de inauguración contó con la presencia de Martin Lundstedt, presidente y CEO de Volvo Group; Antoine Duclaux, presidente de Renault Trucks; Carlos Rodrigues, SVP Renault Trucks Europe; François Bottinelli, director general de Renault Trucks España; Marcio Pedroso, presidente de Volvo Financial Services; Philippe Henriette, SVP Region Europe South & West de Volvo Financial Services, y José Antonio Mannucci, director general de Renault Trucks Financial Services España, además de clientes, representantes de la red oficial, autoridades, socios y asociaciones del sector.

UNA SEDE PARA INTEGRAR TODAS LAS ÁREAS

"Esta nueva sede es la prueba tangible de nuestro firme compromiso con el mercado español. Por primera vez en nuestra historia, todas nuestras áreas clave conviven bajo un mismo techo, creando un espacio diseñado para fomentar la colaboración, trabajar con mayor agilidad y ofrecer soluciones cada vez más completas a nuestros clientes", explica **François Bottinelli, director general de Renault Trucks España.**

MEJORAR EL SERVICIO AL CLIENTE

La nueva sede integra tecnología, formación y eficiencia energética. Uno de sus principales elementos es el Truck Center Madrid, equipado con soluciones de digitalización para agilizar la postventa. Entre ellas destaca un almacén vertical robotizado de recambios de más de 15 metros de altura, el primero de estas características instalado por la marca en Europa, además su Truck Center incorpora un sistema de digitalización de fluidos que automatiza su distribución durante las operaciones de mantenimiento. Estas herramientas permiten reducir los tiempos de reparación y la inmovilización de los vehículos. La sede alberga también el Centro de Formación Oficial, con dos aulas teóricas, cuatro talleres especializados y espacios modulares, desde los que podrá formar a 1.700 alumnos al año mediante más de 150 cursos.

En materia energética, el complejo dispone de cargadores rápidos para vehículos eléctricos, una instalación fotovoltaica de 350 kW y climatización mediante aerotermia. Además, cuenta con más de 2.000 m² de zonas verdes, oficinas colaborativas y áreas de descanso para conductores, clientes y socios.

¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de mercancías han elegido los mejores vehículos del año 2026

#premiosnacionalesdeltransporte

PATROCINADORES:

ADDSECURE · ALCOA WHEELS · Allison Transmission · ALQUITRAILER Quality on road · ANDAMUR · bp · BRIDGESTONE · Dashdoc · dt Spare Parts · DKV · e100 · EW EUROWAG · TECNOVE Fiberglass · frigicoll · MICHELIN · moeve · rb RITCHIE BROS. · TRANSPORTLIVE · UTA Edenred · ZF

DAF XD Y XF ELECTRIC
INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR

INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR
DAF
2026

XD XF
ELECTRIC

Energía para tu Éxito

La Nueva Generación DAF XD y XF Eléctricos han sido elegidos Camión Internacional del Año 2026. Cuentan con un sistema de transmisión ultrasuave, cambios de marcha imperceptibles y un diseño modular que ofrece flexibilidad en las configuraciones de batería y ejes. La Nueva Generación DAF XD y XF Eléctricos destacan por su eficiencia, seguridad y comodidad para el conductor. Llevando tu negocio más lejos en todos los sentidos.

Conoce a los ganadores en **WWW.DAF.COM/ITOY2026**

Driving zero emissions

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF