

transporte profesional

Una publicación de:  BCO Prensa Profesional  BCO Comunicación



NUEVOS IVECO STRALIS X-WAY
LOS "DUROS" PARA LA OBRA PÚBLICA



PRUEBA

MERCEDES-BENZ ACTROS 1846 LS StreamSpace

Consumo contenido, suelo plano y cambio eficiente

EL DEBATE SOBRE LOS TRABAJADORES DESPLAZADOS
El transporte debería estar excluido

ÍÑIGO DE LA SERNA RECIBE AL SECTOR
Y se compromete a mantener encuentros periódicos
La CETM y el CNTC proponen actuaciones inmediatas

FLOTAS TP
Castillo Trans (Alicante)
De empresa familiar a operador logístico europeo

LLEGA EL PLAN MOVALT
Hasta 18.000 euros para la compra de un "ecológico"



EL FORO DE TRANSPORTE MULTIMODAL SE CONSOLIDA EN SU V EDICIÓN

- La autopista del mar Gijón-Nantes, más cerca de la realidad
- Todo sobre el nuevo ROTT



EN RENAULT TRUCKS, EMPEZAR DE "0" ES 100% RENTABLE

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

FINANCIACIÓN
RENAULT MASTER Y RENAULT MAXITY



EN LA RED RENAULT TRUCKS: LA FINANCIACIÓN QUE NECESITA

Cuando elige un Renault Trucks... ¡le salen las cuentas! Porque elige un vehículo fiable, que le responde en su día a día y que se adapta a su actividad, sea cual sea. Pero sobre todo elige rentabilidad desde el primer momento. Porque además de una financiación inmejorable, con un leasing a 24 meses sin interés*, le garantizamos el mejor asesoramiento, la máxima disponibilidad de su herramienta de trabajo y la oferta más adaptada en producto y servicio.

No pierda esta oportunidad porque son unidades limitadas. ¡Infórmese ya en la Red Renault Trucks!



renault-trucks.es

Leasing Financiero con una cantidad máxima a financiar de 25.000 Euros. Cuotas mensuales prepagables. Valor Residual una cuota. Comisión de apertura 1% sobre el importe financiado. TIN 24 meses 0,0% TAE 1,01%. Gastos de Notaría y Registro por cuenta del cliente (No incluidos en la TAE). A todos los importes hay que sumarle el correspondiente IVA. Financiación a través de VFS Financial Services Spain EFC SA. Operaciones sujetas a su aprobación y formalización de acuerdo con las políticas de VFS Financial Services Spain EFC SA. Intereses subvencionados por Renault Trucks España. En el caso de Autónomos el cliente deberá contratar un seguro de vida que cubra el capital pendiente en cada momento. Campaña válida hasta fin de existencias (50 unidades) y para vehículos matriculados hasta el 31/12/2017.



Editor y director
JAVIER BARANDA

Redactores
Raquel Arias, Saul Camero.

Pruebas
Txetxu Calleja

Fotografía
Juan Caraballo

Consejo de redacción
Ovidio de la Roza, Enrique Ortiz,
Miguel Valverde, Miguel M. de
Lizarrondo, Dulsé Diaz, Jose María
Quijano y Carmelo González.

Diseño y maquetación
Jose Manuel Cebrián

Publicidad
Nieves González
Brígida Gonçalves

Suscripciones
Amalia Moumary
Tf.: 917 440 395
Fax: 915 194 992
Mail: suscripciones@bgo.es

Edita

BGO Editores, S.L.

Plaza Ciudad de Salta, 10 - 1ª planta
28043 MADRID
Tel.: 917 440 395
Fax.: 915 194 992
Mail: tteprof@bgo.es

ADMINISTRACION Y CONTABILIDAD

GRUPO **BGO** Comunicación

DIRECTORES GENERALES

Javier Baranda / F. Javier Pedroche

Director Administración

Ismael González

Servicios generales

Amalia Moumary

Imprime

MONTERREINA, S.L.U.
Calle Cabo de Gata, 1
28320 Pinto. MADRID
Tel.: 916 21 30 60

Depósito legal

M-20928-1983

LA PUBLICACION EN LAS PAGINAS DE
TRANSPORTE PROFESIONAL DE
ARTÍCULOS DE OPINIÓN, NO IMPLICA
QUE LOS MISMOS SEAN ASUMIDOS
O COMPARTIDOS POR LA EDITORA
DE LA REVISTA NI POR LA CETM

Números atrasados ordinarios

5 euros

Catálogo

9 euros

Separatas

3 euros



Buenos días, señor ministro

El 4 de noviembre de 2016, Íñigo Joaquín de la Serna Hernández (Íñigo de la Serna), ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, dejaba huérfana la alcaldía de Santander para convertirse (con tan solo 45 años) en el nuevo ministro de Fomento del Gobierno, sustituyendo en el cargo a Ana Pastor.

Ha tenido que transcurrir nada menos que ¡un año!, desde su flamante nombramiento, para que el titular de Fomento tuviera a bien recibir (el pasado 31 de octubre) a la máxima representación de los empresarios de transporte de este país, el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC).

Y es que De la Serna ha tenido una febril e intensa actividad ministerial, en la que han primado los desvelos hacia todo lo referente a las obras públicas (en España y en el extranjero, apoyando a nuestras empresas), y especialmente al modo ferroviario, con esa magna obra que pretende vertebrar a España, el Corredor Mediterráneo; ¿recuerdan la frase "Quiero Corredor", que parece haber hecho fortuna?, además de asistir a innumerables actos protocolarios, reclamado por todo tipo de estamentos públicos y privados. No cabe duda, por otra parte, de que el largo conflicto con los estibadores y el "problema catalán" han debido ocupar también buena parte de su preciado tiempo.

Al parecer, en la apretada agenda del ministro nunca hubo un pequeño hueco, unas horas, para conocer, para "poner cara" al sector del transporte de mercancías y viaje-

ros, lo que viene a demostrar, una vez más, que la tan manida consideración de "sector estratégico" de nuestra economía que se le atribuye, es papel mojado. Es cierto que se han mantenido no pocos encuentros con los máximos responsables de su Departamento, en negociaciones clave, como es el caso de la modificación del Reglamento de la LOTT (el ROTT) o en la defensa de nuestro sector de "internacional" en Bruselas, por mencionar dos ejemplos, pero se echa de menos el espaldarazo, el aliento, de quien asiste a los consejos de ministros y tiene la potestad de hablar de tú a tú con sus colegas de otros departamentos ministeriales (Hacienda, Interior, Economía, Trabajo...), de los que también "cuelgan" un sinnúmero de competencias que atañen directamente al buen funcionamiento y desarrollo del transporte por carretera. Fomento, así se ha considerado siempre, es el organismo tutelar de nuestro sector y, por ende, quien debe velar por los intereses del mismo, por lo que es imprescindible que su titular tenga un conocimiento directo de su actividad, de sus problemas e inquietudes.

Como detallamos en este mismo número, el presidente de la CETM y del CNTC, Ovidio de la Roza, planteó -ante De la Serna y sus principales colaboradores- los temas más acuciantes que preocupan a nuestro sector. Destacan, entre otros, las alegaciones hechas al ROTT; los inconvenientes que suscita el "paquete de movilidad" que se está gestando por parte de las autoridades comunitarias; la necesaria y urgente implantación de mayores controles aleatorios a conductores de vehículos industriales, a la vista del alarmante consumo de alcohol y estupefacientes detectado en las pasadas semanas por la Guardia Civil; la gratuidad de los peajes "obligatorios" (cada vez en mayor número) en las autopistas, y la apuesta clara por la no aplicación de la euroviñeta. Ni que decir tiene que cualquier regulación normativa, como pudiera ser la modificación de las masas y dimensiones, debe ser antes consensuada con el sector.

Íñigo de la Serna se ha comprometido, no sólo a mantener contactos más frecuentes con el sector, sino a realizar un seguimiento de los acuerdos y las cuestiones abordadas en este primero a que hacemos referencia y, en principio, no hay por qué dudar de que cumplirá su palabra. Buenos días, señor ministro, y hasta pronto.

Órgano de difusión de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).

Integrada por: ACTE, CETM CISTERNAS, CEFTRAL, CONETRANS, CETM OPERADORES DE TRANSPORTE, FEDEM, FEDGLP y CETM Portavehículos y LA, CETM Multimodal y CETM Frigoríficos.



Transporte Profesional

Prueba camión

64 MERCEDES-BENZ ACTROS 1846 LS STREAMSPACE

Con un motor de 11 litros y 455 CV de potencia nominal, a lo que hay que sumar su cabina StreamSpace, el Mercedes-Benz Actros que probamos es el producto más popular del constructor alemán en todo Europa. A su acabado y su suelo completamente plano hay que unir un contenido consumo.

En Portada

16 TRABAJADORES DESPLAZADOS

La falta de conductores profesionales, tal y como aseguran desde algunas esferas del sector, preocupa mucho a las empresas, las cuales, sin embargo, están en el punto de mira de los sindicatos, que las acusan de precarizar el empleo.



De estreno

78 IVECO STRALIS X-WAY

El fabricante italiano estrena gama de obras y construcción con los Stralis X-WAY, de la que anuncia que se trata de la serie más ligera y reducida del mercado. Además de una tara reducida, propone un consumo contenido, a lo que hay que sumar una gran robustez.



Actualidad

22 EL COMITÉ NACIONAL SE REÚNE CON EL MINISTRO DE FOMENTO

Íñigo de la Serna, titular de la cartera de Fomento, se reunió hace unas semanas con el Comité Nacional de Transporte por Carretera para analizar las últimas novedades del sector. En este sentido, Ovidio de la Roza, presidente del CNTC, desgranó uno por uno los temas que más preocupan a los profesionales de la carretera.



Entrevista con...

10 ABELARDO CARRILLO, DIRECTOR GENERAL DE RENFE MERCANCÍAS

Lleva un año en el cargo, de ahí que Transporte Profesional haya querido hacer un primer balance con Abelardo Carrillo sobre el trabajo realizado hasta el momento. Además, nos detalla cómo se está desarrollando el Plan de Gestión 2017-2019.



Flotas TP

42 CASTILLO TRANS

Empresa de origen familiar, con el paso de los años se ha convertido en un operador logístico global a nivel europeo. En las más de tres décadas que lleva en el mercado ha expandido su negocio de la mano de Renault-Trucks.



Jornadas

46 V FORO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Gijón se convirtió por quinta ocasión en la capital del transporte multimodal con un foro que se pasa por ser una referencia a nivel nacional. Con un enorme éxito de asistencia y organización, durante el mismo se trataron temas de gran interés, relacionados con el Reglamento ROTT y las autopistas del mar.



NUEVO STRALIS NP 460

PURE POWER



LO MEJOR PARA EL PLANETA

Sin combustibles derivados del petróleo
Un 95 % menos de CO₂ con biometano
Un 60 % menos de NO_x
Un 99 % menos de partículas en suspensión
Menos de 71 dB en el ensayo Piek Quiet Truck

LO MEJOR PARA EL CONDUCTOR

Hasta 50 t de Masa Máxima de Conjunto 460 CV
Hasta 1.600 km sin repostar
Entorno de trabajo silencioso y sin vibraciones
Repostaje limpio, rápido, seguro y sin olores

EL MEJOR COSTE TOTAL DE EXPLOTACIÓN PARA SU EMPRESA

Menor consumo de combustible (-10 % con respecto al diésel)
Combustible más barato
Intervalos de mantenimiento más largos (90.000 km)

LO MEJOR PARA SU FLOTA

Servicio de optimización de rutas
Servicios de formación de conductores
Servicios de controles diarios



Con el nuevo Stralis NP Cursor 13 y sus 460 CV de potencia, ha llegado una nueva y exclusiva forma de diferenciar su servicio de transporte. Es una afirmación rotunda de lo mucho que su empresa respeta el medio ambiente, ante todo el mundo y en todas las carreteras. Es el poder de la naturaleza y del trabajo. Emisiones y consumo reducidos al mínimo. Rendimiento y resultados aumentados al máximo.

EL RESPETO POR EL MEDIO AMBIENTE
Y POR SU EMPRESA NUNCA HABÍA SIDO TAN PODEROSO.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible

Perder la honorabilidad y cerrar la empresa



JESÚS M. SÁNCHEZ ÁLVAREZ

Abogado

jsanchez@agconsultores.com

En la actualidad, para el ejercicio de la actividad del transporte por carretera se requiere que el titular de la autorización administrativa ostente la **honorabilidad**, cualidad que se presume por ley, pero que se pierde por la comisión de ciertos delitos, por la acumulación de determinadas infracciones de transportes o por el incumplimiento muy grave y reiterado de las normas fiscales, laborales, de Seguridad Social, seguridad vial o medio ambiente; y, si bien es cierto que en los veinte años que llevo de profesión, no he tenido conocimiento de ninguna empresa que haya perdido la honorabilidad, la situación va a cambiar radicalmente tras la reforma del ROTT.

Los supuestos que dan lugar a la pérdida de la honorabilidad están tipificados en la normativa comunitaria, y en particular en el reglamento comunitario 2016/403 de 18 de marzo, que entró en vigor el primero de enero de este año; y la reforma del ROTT desarrollará el procedimien-

to administrativo que la Administración deberá seguir para declarar **la pérdida de la honorabilidad**, que de una forma simplista podríamos decir que **será en el transporte por carretera el equivalente al "carnet por puntos"**.

En el V Foro de Transporte Multimodal que se celebró en Gijón el pasado mes, el presidente de CONETRAS, Carmelo González, expresó su enorme preocupación por el hecho de que **la comisión de una sola infracción pueda conllevar el cierre de la empresa de transportes**, habida cuenta que la comisión de una sola infracción muy grave de las incluidas en el listado de 27 infracciones que contempla la norma, puede conllevar la pérdida de honorabilidad y con ella la suspensión de las autorizaciones de transportes por un periodo de 365 días, que en la práctica supondrá el cierre de la empresa de transportes.

La aplicación práctica del proyecto normativo sobrecoge cuando descendemos a los casos concretos, y comprobamos que **muchas de estas infracciones son muy frecuentes, pero preocupa aún más el tratamiento automatizado que se pretende hacer del procedimiento de la declaración de pérdida de honorabilidad**, pues a diferencia del reglamento comunitario que permite valorar la proporcionalidad de la medida en función de las circunstancias concurrentes en cada caso, el proyecto del ROTT hace una aplicación más restrictiva al señalar que salvo supuestos en que concurren "circunstancias excepcionales" el órgano competente únicamente podrá

apreciar que la retirada de la honorabilidad al titular de la autorización resulta desproporcionada cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores.

En la tramitación del proyecto, el Ministerio de Fomento nos ha explicado que esta medida no tiene naturaleza sancionadora, lo que nos recuerda los argumentos que utilizó el Tribunal Supremo en el año 2002 en la sentencia que resolvió el recurso que tuve el honor de presentar en representación del Comité Nacional de Transportes contra el artículo del Reglamento General de Conductores que reguló por primera vez el conocido "*carnet por puntos*", cuando señaló que "*en modo alguno estamos ante un supuesto de actividad o ejercicio de potestad sancionadora, sino ante una actividad sujeta al régimen de autorizaciones, en la que la actividad de control de la Administración se desarrolla de forma permanente*".

¿Y esto qué significa?, pues que de aplicarse la anterior doctrina del Tribunal Supremo, no serán de aplicación los principios constitucionales que regulan el procedimiento sancionador, lo que en la práctica supondrá que la actuación de la Administración se automatizará con sistemas informáticos, con la consecuente merma del derecho de defensa en aras a una pretendida eficacia de la actuación de la Administración, y que la norma podrá tener efectos retroactivos en cuanto a la comprobación de los antecedentes infractores para la declaración de la pérdida de honorabilidad.

LA QUINTA RUEDA "EVIDENTE NECESIDAD"

Por eso, el pasado 31 de octubre, durante la reunión con el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza planteó como prioritaria la necesidad de modificar la normativa para incluir obligatoriamente en los reconocimientos médicos los análisis específicos para detectar el consumo de alcohol y drogas, así como la realización de controles aleatorios a los conductores profesionales. La CETM no se ha

quedado ahí, y también ha llevado esta propuesta al Congreso de los Diputados, solicitando al Grupo Parlamentario Popular que promueva una iniciativa parlamentaria para la modificación de las distintas normativas vigentes -laborales, de prevención de riesgos laborales y de tráfico-, con el fin de evitar los riesgos que conlleva la conducción de autobuses o camiones bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes. Se hace camino al andar.

EL KING PIN "SE HACE CAMINO AL ANDAR"

Por eso, el pasado 31 de octubre, durante la reunión con el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza planteó como prioritaria la necesidad de modificar la normativa para incluir obligatoriamente en los reconocimientos médicos los análisis específicos para detectar el consumo de alcohol y drogas, así como la realización de controles aleatorios a los conductores profesionales. La CETM no se ha

quedado ahí, y también ha llevado esta propuesta al Congreso de los Diputados, solicitando al Grupo Parlamentario Popular que promueva una iniciativa parlamentaria para la modificación de las distintas normativas vigentes -laborales, de prevención de riesgos laborales y de tráfico-, con el fin de evitar los riesgos que conlleva la conducción de autobuses o camiones bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes. Se hace camino al andar.

La realidad del transporte

El muro

Antes de nada, agradecer su publicación de revista mensual la cual sigo todos los meses. A continuación, le comento la realidad que yo veo en el transporte, que en vez de mejorar está empeorando.

El primer gran problema que tiene este sector es el de los precios por los servicios de transporte: continuamente nos encontramos operadores y empresas de transporte, sobre todo las grandes, ofertando **precios más bajos** para quedarse con los trabajos que otros están desarrollando; luego nos quejamos por los ténders de las cargadoras cuando hemos sido nosotros quienes les hemos enseñado a ofertar servicios y precios más baratos.

Luego está el problema del **cobro de las paralizaciones en carga y descarga**: los operadores y transportistas o tienen miedo a exigirlos o aprovechan la ocasión para quedarse con el trabajo, a cuenta de no cobrarlos, que otros están realizando y, si exigen su cobro, sufren las represalias de las cargadoras.

Y ya por último tenemos el tema de los **megatrailers y las 44 toneladas**. Permítame decirle que se lo han puesto en bandeja, pues muchas empresas de transporte y operadores ofrecerán el mismo precio por más cantidad y toneladas transportadas y así conseguir nuevos clientes (cargadoras).

Esto es una guerra en la que el **primer culpable de la situación a la que se ha llegado es el propio transportista**. Para arreglar el problema hay que empezar desde dentro cambiando la mentalidad del sector. Sólo se busca la ambición de quedarse con todo el trabajo a costa de reventarlo, y no buscar culpables afuera. De todas formas, hay un gran problema y algunos ya lo veíamos venir: **faltan conductores**, tanto asalariados (sobre todo porque la gente joven no quiere entrar), como autónomos al enganche o subcontratados. El año que viene se rebaja la cuantía a facturar en módulos, al pasar a tributar en otro sistema; las cuentas ya no salen, pues la gente se había acostumbra-

do a sumar el IVA como ingreso. Eso les venía bien a muchos operadores que estaban pagando los enganches a precios por kilómetro irrisorios.

Resumiendo, ¿quién va a llevar ahora las mercancías de estos transportistas y operadores que han rebajado tanto los precios y tienen tanto trabajo que realizar?

Saludos cordiales de un transportista de toda la vida.

Fermín R.N.



 TimoCom.



Sus contratos de transporte digitales en las mejores manos.

Con TC Transport Order® consigue hacer sus contratos de transporte fácilmente directamente desde la plataforma de transportes de TimoCom

¡Optimize sus procesos comerciales con TC Transport Order®!

www.timocom.es/Ecargos-de-transporte

HABLANDO EN PLATA

Labores de reemplazo

Hace poco, aparecía una noticia en los medios generalistas que informaba de que Francia va a privatizar los radares de velocidad en carretera con conductores particulares. Tras un periodo de pruebas en la región de Normandía, la medida acaba de ser oficialmente puesta en práctica en el mes de noviembre.



RAQUEL ARIAS
Periodista

Conviene saber estas cosas para estar alertado: a partir de ahora, el modus operandi sancionador será casi igual, con una pequeña salvedad: los coches que lleven los radares no serán sólo miembros de la Gendarmería, sino que se ayudarán de conductores particulares debidamente remunerados. Se empezará con 26 unidades, pero se irá extendiendo hasta alcanzar los 400 vehículos camuflados.

Según las informaciones publicadas, que provienen de asociaciones de automovilistas, los radares móviles operados por policías patrullan en Francia una media diaria de una hora y 13 minutos. Con el nuevo sistema, este tiempo podría multiplicarse por tres o cuatro, alcanzando hasta seis horas de patrulla.

Una revista francesa especializada en motor ha calculado que la inversión que tendrá que acometer el Gobierno para llevar a cabo este proyecto es de unos 53 millones de euros para equipar a los vehículos con los radares, gestionar las denuncias y pagar a los conductores privados. También ha calculado la rentabilidad del proyecto, que ha estimado en un 85%, un por-

.....

"ATENCIÓN: FRANCIA VA A PERMITIR A CONDUCTORES PARTICULARES LLEVAR RADARES MÓVILES"

.....

centaje extremadamente alto para cualquier plan de negocio. Esto de que seamos los usuarios los que nos volvamos parte del sistema económico empieza a ser endémico: la economía colaborativa se amplía del simple alquiler vacacional, compartir coche hacia un mismo destino o ser uno mismo taxista de otro hasta convertirse en un miembro de la Administración, haciendo tareas que hasta ahora cumplía un funcionario del Estado. No sé qué pensarán los gendarmes que hasta ahora hacían estas labores, pero supongo que no les sentará muy bien esta nueva modalidad. A los que les va a sentar como un tiro va a ser a todos los usuarios de la carretera, que no se van a fiar ni un pelo de cualquier conductor al que adelanten por la carretera. Igual hasta los propios transportistas también pueden ser, a su vez, los portadores de un equipo de radar y se saquen un sobresueldo, visto cómo están los salarios en la profesión. Y así, todos tan contentos.

FOTO DEL MES



AGENDA

SITL EUROPE

París (Francia)

20-23 Marzo 2018

En la próxima edición del Sitl, la organización confirma una orientación multispecialista, convirtiéndose en el lugar indicado para enterarse de las innovaciones y soluciones que optimizan la cadena de abastecimiento. En esta edición, Alemania y el eje francogermano van a ocupar un lugar privilegiado, así como África, con el primer African Logistics Forum.

HISPACK

Barcelona

8-1 Mayo 2018

Uno de los retos de la industria del embalaje es su interdependencia con la logística, junto a la sostenibilidad, la automatización y la

digitalización de los procesos y la mejora de la experiencia de uso. El encuentro español del embalaje se ha sumado a The Network, que agrupa un total de 12 eventos de embalaje e intralógica de ocho países de Europa, Oceanía y Asia para compartir potencialidades.

SIL 2018

Barcelona

5-7 Junio 2018

Ya hay fecha para la próxima edición del SIL (el salón internacional de la logística y la manutención). En esta ocasión, la edición de 2018 cumple su vigésimo aniversario, en el que, año tras año, ha estado presente para mostrar al público profesional las principales novedades del sector logístico y todos los subsectores que lo surten: almacenamiento, transporte, etc.

DE LA SERNA ESCUCHA AL SECTOR

Trascurrido un año desde su nombramiento, el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, se reunió por fin con los representantes de la CETM y del resto de organizaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera. Sobre la mesa, los temas que más preocupan a un sector que continúa atravesando graves dificultades para su supervivencia, y el compromiso del titular de la cartera de intensificar los encuentros e influir ante otras instituciones y estamentos para defender las posturas del transporte por carretera.



PHILIPP VON HAGEN



Miembro del Consejo Ejecutivo de Porsche Automobili y responsable de Investment Management, ha sido nombrado presidente del Consejo Supervisor del PTV AG, empresa tecnológica especializada en soluciones telemáticas al transporte por carretera.

LUIS SIMOES



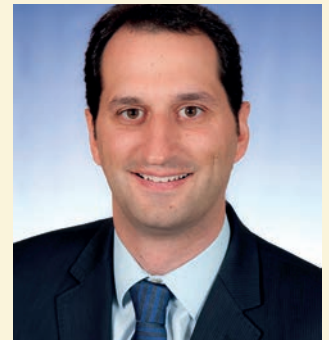
El Bando de Bienes Donados, ONG portuguesa para productos no alimenticios, ha distinguido al operador logístico Luis Simoes por su contribución al fomento de la sostenibilidad y la solidaridad social que realizan las empresas donando productos no alimenticios.

NERE DE ACHURRA



Volvo Trucks ha incorporado a Nere de Achurra como nueva directora comercial de la marca en España. Licenciada en Administración y Dirección de Empresas, inició su carrera profesional hace 20 años y tiene un gran bagaje profesional en el sector industrial.

BORJA BARENYS



Volkswagen Vehículos Comerciales ha nombrado a Borja Barenys nuevo director de Ventas, en sustitución de Pep Bonet. Ingeniero industrial por la Universidad Politécnica de Cataluña, comenzó su carrera en Nissan, donde trabajó como ingeniero y product manager.

VANESA VICENTE



Graduada en Relaciones Laborales y Recursos Humanos, ha sido nombrada directora de recursos humanos para la planta de Iveco en Valladolid. También tiene un posgrado en Dirección de Recursos Humanos por la Universidad de Valladolid.

ALLISON SEARLE



Es la nueva directora general de Ventas de Transwide y Teleroute. Será la encargada de supervisar las actividades comerciales del software de gestión de transporte de las bolsas de carga del grupo. Tiene más de 20 años de experiencia en el sector.

CRÓNICA DEL MES

SIEMPRE VOLUNTARIO

Este mes, el Ministerio de Fomento ha dado a conocer otro tramo en el que "invitan" a los camiones a abandonar la carretera nacional y optar por la de peaje. La contraprestación es que hay una rebaja de hasta el 75% (si se hace uso del telepeaje). Así se ha establecido para la AP-68, a su paso por La Rioja, y ahora también en la AP-1, entre Burgos y Miranda de Ebro, dos tramos, considerados por Fomento como con "altos índices de siniestralidad". El transporte no se cansa de decir que es el primero en trabajar por la seguridad vial y por evitar los accidentes de tráfico en las carreteras, pero parece que el mensaje no cala en la sociedad, y mucho menos, en los despachos ministeriales.

De esta manera, se produce un hecho insólito en la red vial, y es que un colectivo de vehículos (los camiones, en este caso) tiene prohibido pasar por una vía y la única alternativa es otra, pero de pago. Ni los autobuses, ni las motocicletas, ni las furgonetas, ni los coches particulares (los que más siniestralidad sufren, por cierto) tienen ese trato. A cualquier usuario le encanta hacer uso de una vía limpia, descogestionada y bien asfaltada, pero las administraciones parecen no darse cuenta del "roto" que les va a suponer a las empresas de transporte (no digamos ya a los autónomos) este sobrecoste en sus viajes, con los márgenes ya bien apretados de por sí. Pues a ver si se dan cuenta.

“Queremos trabajar junto con la carretera”

Tras un año en el cargo, el director general de Renfe Mercancías, Abelardo Carrillo, nos detalla cómo se está desarrollando el Plan de Gestión 2017-2019 y cuáles son los planteamientos con los que trabajan desde la operadora para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril.

¿El Plan de Gestión 2017-2019 está dando los resultados esperados?

Este Plan se diseñó para situar a Renfe Mercancías en condiciones de competitividad y está dando muy buenos resultados. Hasta ahora, fundamentalmente hemos hecho un plan de saneamiento, eliminando todos los sobrecostes relacionados con la improductividad y la sobrecapacidad. Vamos a retirar 76 locomotoras y 1.600 vagones, que estamos valorando y próximamente pondremos en el mercado. Vamos a mantener unas 200 locomotoras y alrededor de 8.500 a 9.000 vagones. Además, hemos completado el 80% de la reducción de personal prevista, que afecta a unas 300 personas. A fecha de septiembre, hemos reducido un 40% las

“NO HAY NINGÚN MOTIVO PARA PENSAR QUE UN TREN DE MERCANCÍAS NO PUEDA OFRECER LA MISMA CALIDAD DE SERVICIO QUE UNO DE VIAJEROS”

pérdidas y estamos en Ebitda de equilibrio. Esperamos acabar el año sin necesidad de acudir a la deuda para disponer de caja. El transporte de mercancías tiene que ser via-

ble, que no dependa de las subvenciones o de la financiación pública. Tenemos que ser competitivos, vivir de nuestros ingresos.

Entonces ¿el ferrocarril no necesita estar subvencionado o recibir ayudas?

Nuestra actividad empresarial no puede estar subvencionada, es decir, que el Estado acabe compensando las pérdidas empresariales. Tenemos que ser competitivos y, en consecuencia, tener al menos equilibrio financiero en nuestras cuentas de resultados y en nuestro balance. Otra cuestión es que haya capacidad dentro de la administración para identificar aquellos costes que no sean estrictamente empresariales por los cuales el transporte de mercancías por ferrocarril



deba ser compensado. Esto ya se hace en Italia, Austria, Alemania, Francia y creemos que en España esta necesidad tiene que ser analizada. Los costes externos que ahorra el ferrocarril y otro tipo de aportaciones que genera el ferrocarril pueden ser financiados públicamente como ocurre en otros países de la UE. Uno de los aspectos que precisamente tiene que ser valorado es el apoyo a la intermodalidad. Las cadenas de transporte integradas de carretera y ferrocarril, la integración de modos, tiene que ser apoyada públicamente.

¿Cómo puede influir la sanción de Competencia en el desarrollo del Plan?

No va a afectar. Aunque, por responsabilidad, hemos provisionado la mayor parte de sus posibles consecuencias económicas, estamos convencidos de que vamos a ganar el recurso que hemos interpuesto.

Volviendo al contenido del Plan, ¿qué otras medidas se incluyen?

También hemos avanzado en la mejora de la capacidad de gestión de la producción, evolucionando desde las actividades manuales a la gestión digital. Hemos completado una primera fase y ya disponemos de sistemas de gestión que nos permiten tener localizados los recursos, planificar su uso y controlar la ejecución. Ahora nos estamos concentrando en orientarnos hacia la gestión de clientes.

¿Qué va a cambiar en la relación comercial con el cliente?

Lo primero es mejorar la calidad del servicio. Tenemos un problema de credibilidad, nuestros clientes y en general el sector nos achaca que no somos suficientemente creíbles en nuestras previsiones de transporte. Hasta ahora, la calidad del servicio era la resultante de una operación gestionada de una manera muy precaria. Estamos trabajando para implantar los sistemas que nos van a permitir operar de otra manera. Vamos a cambiar la operación para mejorar la prestación del servicio. No hay ningún motivo para pensar que un tren de mercancías no pueda ofrecer la misma calidad de servicio que uno de viajeros.

Por otra parte, estamos revisando nuestra cartera de clientes y las condiciones comerciales aplicadas. En este sentido, en julio empezamos a introducir cambios significativos en la red intermodal multicliente, dedicada a la oferta de contenedores. Hemos modificado las condiciones comerciales, términos de tarifa, condiciones de descuento, condiciones de reserva y tiempos de recorrido. Es

la primera fase para hacer rentable una red como la multicliente, que era muy deficitaria. Por ejemplo, ahora, los descuentos para el retorno de los contenedores vacíos están condicionados al volumen de negocio, para incentivar la utilización de nuestros trenes.

¿Cuáles son sus previsiones de crecimiento a corto plazo?

El volumen no es trascendente, no es nuestra meta. No queremos crecer para mejorar, queremos mejorar la eficiencia para crecer en resultados. Una vez que tengamos unas condiciones de competitividad nuevas, veremos cuál es la aportación de nuestra oferta al desarrollo del sistema ferroviario en general, ya que creemos que privados y público tenemos que crecer. Nos gustaría mantener

una senda de crecimiento razonable, entre el 2 y el 3% cada año.

¿Qué tipo de relación van a promover con la carretera?

El equipo de gestión de Renfe Mercancías tiene una novedad que ofrecer al sector de la carretera: se ha acabado la guerra. No queremos gestionar contra la carretera, queremos diseñar el transporte con la carretera. Y este es un campo completamente abierto a un nuevo futuro. Cada modo tiene sus virtudes, su capacidad y su competitividad. En España no se ha trabajado lo necesario a favor de la intermodalidad, como sí se ha hecho en otros países. Actualmente, estamos diseñando un plan específico de intermodalidad, que estará listo en un corto plazo de tiempo, que queremos discutir con el sector de la carretera y con las autoridades. Queremos ofrecer eficiencia, capacidad de transporte a buen precio y con calidad. Y lo que queremos es encontrar socios, aliados, que entiendan esta apuesta. Nuestro mensaje es que el ferrocarril está mejorando su eficiencia y nos gustaría que esta fuera una oportunidad para mejorar en la integración de modos y en la capacidad para avanzar en las cadenas integradas de transporte. Acabar con la guerra de un modo contra otro y aprovechar las oportunidades y las capacidades que hay en conjunto.

“ESTAMOS DISEÑANDO UN PLAN ESPECÍFICO DE INTERMODALIDAD QUE QUEREMOS DISCUTIR CON EL SECTOR DE LA CARRETERA”



PERSONAL E INTRANSFERIBLE

Abelardo Carrillo considera que tiene unas aficiones muy normales. En deporte, no es futbolero, prefiere el baloncesto. Le gusta mucho el campo y la lectura. Lee mucho ensayo y en novela solo una selección limitada de autores actuales que ha ido escogiendo con el tiempo. También le interesa mucho "sumergirse" en periodos concretos de la historia, que considera "bisagra" por los cambios políticos, tecnológicos, sociales, en el arte, etc. que se produjeron en esa época, leyendo ensayo y literatura relacionados con ese momento histórico. Ya lo hizo con el Renacimiento y ahora está centrado en el salto del siglo XIX al XX.

PRECIO DEL GASÓLEO (21-11-2017)



País	Moneda	Litro
• Alemania		1,178
• Austria		1,133
• Bélgica		1,386
• Eslovaquia		1,149
• Eslovenia		1,217
• Finlandia		1,349
• Francia		1,295
• Grecia		1,280
• Holanda		1,359
• Irlanda		1,259
• Italia		1,433
• Luxemburgo		1,043
• Portugal		1,341

Países fuera del Euro*

• Bulgaria	1,078
• República Checa	1,130
• Croacia	1,184
• Dinamarca	1,167
• Gran Bretaña	1,380
• Hungría	1,248
• Noruega	1,606
• Polonia	1,085
• Rumanía	1,073
• Rusia	0,558
• Suecia	1,416
• Suiza	1,353

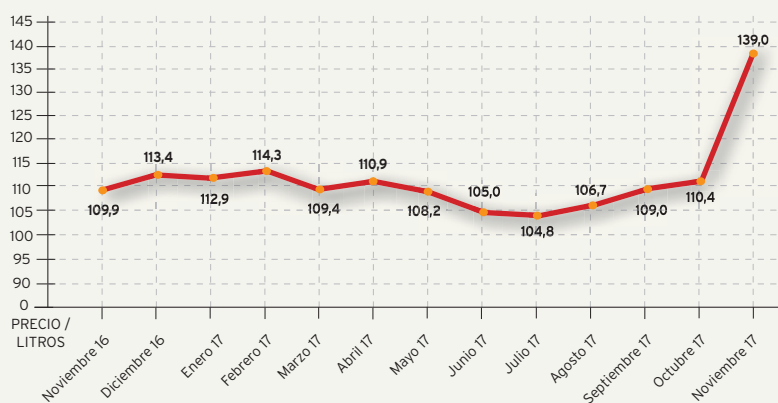
Fuente: IRU. Precios de la semana número 47.
*Precio aproximado en euros, según el cambio oficial del Banco Central Europeo.

PRECIO MEDIO LITRO DE GASÓLEO (en céntimos de euro)

MES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Enero	99,56	120,16	133,35	138,30	134,2	110	0,909	112,9
Febrero	99,37	123,31	134,60	139,0	136,7	119,3	0,957	114,3
Marzo	103,11	128,63	138,46	134,3	139,2	116,4	100,0	109,4
Abril	107,53	129,87	138,31	134,9	135	121	102,9	110,9
Mayo	109,06	125,68	135,70	132,2	134,6	123,9	107,9	108,2
Junio	108,47	125,96	130,18	133,4	137	120,6	105,2	105,0
Julio	107,80	126,47	139,60	137,8	132,6	113,4	104,1	104,8
Agosto	108,64	125,56	140,22	136,4	132,2	110,8	107,0	106,7
Septiembre	109,17	126,92	138,70	138,4	133,8	108,9	112,4	109,0
Octubre	112,2	127,60	143,32	135,5	128,4	107,3	110,3	110,4
Noviembre	111,45	130,70	139,70	134,2	126	108,5	109,9	139,0
Diciembre	115,92	129,52	133,6	133,6	113,3	0,953	113,4	

Fuente: datosmacro.com

EVOLUCIÓN ANUAL PRECIO GASÓLEO (en céntimos de euro)



Fuente: datosmacro.com

DATOS MACROECONÓMICOS



IPREM DIARIO **17,75€** / EURIBOR **-0,18%**

IPC **1,6%** / PIB **3,1%** / PARO **16,38%**

DÍAS FESTIVOS EN EUROPA. DICIEMBRE

DÍA	PAÍS
1	Portugal, Rumanía
6	España
8	Austria, España, Italia, Portugal, Suiza
25	Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Francia, Hungría, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumanía, Suiza
26	Alemania, Austria, Bulgaria, Hungría, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Rumanía, Suiza
27	Bulgaria

UN MES EXTRAORDINARIO



LOS DATOS

Razón social: Transportes Mariño
Vehículos: 9
semirremolques: 11
Actividad: transportes químicos,
mercancías peligrosas, residuos
Tráficos: Toda la Unión Europea y España
Kilómetros anuales: 1.000.000

Victor Mariño es el gerente de Transportes Mariño, una empresa ubicada en Asturias que se dedica al transporte de productos químicos, mercancía peligrosa y residuos. Su valoración del último mes de la empresa no puede ser más positiva: *“quizá este ha sido el mejor mes del año en actividad. Nosotros trabajamos en un sector muy específico, el químico, y la crisis no ha sido tan variable. No tuvo tantos picos (por lo menos en Asturias) como la carga general. El comportamiento fue bastante mejor que el de otros sectores y, en particular, el mes pasado, la actividad fue el segundo mejor del año, en kilómetros recorridos”*.

Para su empresa, los peores meses del año corresponden al verano, la actividad industrial suele parar en agosto. Lo normal es que su curva de actividad sea bastante regular y no tenga altibajos, lo cual, no suele dar muchas sorpresas.

El repunte del precio del gasóleo lo han notado, *“como todos los demás”*. Su empresa lo trae directamente a la empresa o va a los surtidores, dependiendo de las rutas que se hagan. *“Eso es algo que sufrimos todos por igual y en la misma medida. En algunos países está más caro, pero siempre intentamos echar en España”*. Por el momento, las subidas que se están produciendo *“son relativamente*

pequeñas. El problema que tenemos en el transporte no es el precio del carburante (es un coste más, como otros muchos) pero no quiere decir que, con un gasoil más barato, la rentabilidad sea mayor. La experiencia que tenemos es que muchas veces baja el gasoil y el transporte baja más de lo que proporcionalmente baja el combustible. Con lo cual, no es algo determinante. Y aquí seguro que discrepo con mucha gente: creo que, en nuestro sector, por la menor oferta de transporte que tiene, es más fácil negociar la repercusión del coste del combustible que en otros sectores donde la oferta es muy grande y la gente está un poco obligada a que les marquen el precio”.

De momento, en su empresa no están notando la falta de conductores. De hecho, acaban de contratar a dos y, tal y como asegura Víctor, *“no nos ha costado encontrarlos. Ciertamente venían de otras empresas, pero aquí, como en la actividad, también hay picos. A lo mejor dentro de dos meses, sucede lo contrario. Pero, de momento, todo va bien”*.



DHOLLANDIA

Nº 1 EN EL MUNDO EN PLATAFORMAS ELEVADORAS

www.dhollandia.com
info@dhollandia.es

Dhollandia Madrid

Calle Haití, 15 P.I. Bañuelos
28806 Alcalá de Henares, Madrid
Tel. (+34) 91 877 16 50

Dhollandia Barcelona

Calle Arquímedes, 18, P.I. Navinca
08210 Barberà del Vallès, Barcelona
Tel. (+34) 93 718 09 94



MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS COMERCIALES
Furgonetas

Marca	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
CITROEN	19.196	15.492	23,9%
DACIA	7.835	8.299	-5,6%
DFSK	101	108	-6,5%
FIAT	7.141	5.982	19,4%
FORD	10.951	10.546	3,8%
GOUPIL	43	0	-
MERCEDES-BENZ	2.186	2.254	-3,0%
NISSAN	4.058	3.162	28,3%
OPEL	2.245	2.956	-24,1%
PEUGEOT	19.459	16.311	19,3%
PIAGGIO	131	178	-26,4%
RENAULT	13.224	11.721	12,8%
VOLKSWAGEN	6.701	6.491	3,2%
Total	93.271	83.500	11,7%

Comerciales de menos de 2,8 toneladas de MMA

Marca	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
CITROEN	2.818	1.148	145,5%
FIAT	231	818	-71,8%
FORD	3.495	3.197	9,3%
MERCEDES-BENZ	3.657	2.885	26,8%
NISSAN	68	0	--
OPEL	204	173	17,9%
PEUGEOT	3.235	967	234,5%
RENAULT	612	1.563	-60,8%
TOYOTA	643	40	1507,5%
VOLKSWAGEN	9	10	-10,0%
Total	14.972	10.801	38,6%

Comerciales de 2,8 a 3,5 toneladas de MMA

Marca	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
CITROEN	3.581	3.047	17,5%
FIAT	6.161	5.107	20,6%
FORD	6.809	4.444	53,2%
FUSO	165	120	37,5%
HYUNDAI	252	313	-19,5%
ISUZU	77	75	2,7%
IVECO	3.743	3.939	-5,0%
MAN	39	0	-
MERCEDES-BENZ	3.163	2.609	21,2%
NISSAN	2.936	2.287	28,4%
OPEL	3.748	2.468	51,9%
PEUGEOT	2.740	2.801	-2,2%
RENAULT	7.165	5.228	37,1%
RENAULT TRUCKS	805	852	-5,5%
TOYOTA	196	132	48,5%
VOLKSWAGEN	7.098	5.973	18,8%
Total	48.678	39.395	23,6%

MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES
De más de 3,5 toneladas y hasta 6 toneladas de MMA

Marca	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
FIAT	37	23	60,9%
FORD	5	2	150,0%
FUSO	79	54	46,3%
ISUZU	11	14	-21,4%
IVECO	160	115	39,1%
MERCEDES-BENZ	126	90	40,0%
NISSAN	100	104	-3,8%
OPEL	1	0	-
PEUGEOT	1	3	-66,7%
RENAULT	1	9	-88,9%
RENAULT TRUCKS	34	47	-27,7%
VOLKSWAGEN	0	16	-100,0%
Total	555	477	16,4%

De más de 6 toneladas y hasta 16 toneladas de MMA

Marca	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
DAF	106	108	-1,9%
FUSO	167	97	72,2%
ISUZU	161	89	80,9%
IVECO	1.461	1.478	-1,2%
MAN	181	145	24,8%
MERCEDES-BENZ	276	266	3,8%
NISSAN	104	200	-48,0%
RENAULT TRUCKS	331	391	-15,3%
SCANIA	5	7	-28,6%
UROVESA	14	1	1300,0%
VOLVO	70	99	-29,3%
Total	2.876	2.881	-0,2%

Rígidos de más de 16 toneladas de MMA

Marca	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
DAF	220	149	47,7%
IVECO	793	567	39,9%
MAN	386	229	68,6%
MERCEDES-BENZ	317	315	0,6%
PROTEC FIRE	4	1	300,0%
RENAULT TRUCKS	543	407	33,4%
SCANIA	353	379	-6,9%
UROVESA	13	1	1200,0%
VOLVO	281	288	-2,4%
Total	2.910	2.336	24,6%

Tractoras

Marca	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
DAF	1.592	1.796	-11,4%
IVECO	2.371	2.238	5,9%
MAN	1.926	1.868	3,1%
MERCEDES-BENZ	1.711	1.944	-12,0%
RENAULT TRUCKS	1.644	1.726	-4,8%
SCANIA	2.171	2.310	-6,0%
VOLVO	2.173	2.287	-5,0%
Total	13.588	14.169	-4,1%

Fuente: Anfac.

MATRICULACIONES DE REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES DE MÁS DE 12 TONELADAS DE MMA

Matriculaciones totales por marcas. Enero-octubre 2017.

Marca	Acumulado 2017		Acumulado 2016		Variac. 2017-16		Marca
	Unid.	Cuota %	Unid.	Cuota %	%	Var. cuota	
CHEREAU	297	2,52	346	2,69	-14,2%	-0,18	CHEREAU
FARCINOX	88	0,75	87	0,68	1,1%	0,07	FARCINOX
FLIEGL	130	1,10	198	1,54	-34,3%	-0,44	FLIEGL
GRANALU	402	3,41	331	2,58	21,5%	0,83	GRANALU
GUILLEN	481	4,08	535	4,16	-10,1%	-0,09	GUILLEN
INDETRUCK	121	1,03	123	0,96	-1,6%	0,07	INDETRUCK
KOEGEL	296	2,51	99	0,77	199,0%	1,74	KOEGEL
KRONE	1.341	11,37	1.507	11,73	-11,0%	-0,36	KRONE
LAMBERET	182	1,54	283	2,20	-35,7%	-0,66	LAMBERET
LECIÑENA	162	1,37	160	1,24	1,3%	0,13	LECIÑENA
LECITRAILER	3.085	26,15	3.065	23,85	0,7%	2,30	LECITRAILER
PARCISA	203	1,72	228	1,77	-11,0%	-0,05	PARCISA
SCHMITZ	2.262	19,17	2.963	23,05	-23,7%	-3,88	SCHMITZ
SOR IBERICA	651	5,52	730	5,68	-10,8%	-0,16	SOR IBERICA
TISVOL	449	3,81	456	3,55	-1,5%	0,26	TISVOL
OTROS	1.649	13,98	1.741	13,55	-5,3%	0,43	OTROS
TOTAL	11.799	100	12.852	100	-8,19%	-	TOTAL

Frigoríficos

	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
CHEREAU	297	346	-14,2%
GUILLEN	37	56	-33,9%
INDETRUCK	121	123	-1,6%
KRONE	675	815	-17,2%
LAMBERET	182	283	-35,7%
LECITRAILER	600	552	8,7%
SCHMITZ	649	952	-31,8%
SOR IBERICA	651	730	-10,8%
OTROS	65	69	-5,8%
TOTAL	3.277	3.926	-16,53%

Cisternas

	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
CIDEGA INOX	12	16	-25,0%
COBO HNOS.	64	59	8,5%
FARCINOX	88	86	2,3%
FELDBINDER	56	93	-39,8%
INDOX	20	10	100,0%
INOXTANK	16	11	45,5%
PARCISA	203	228	-11,0%
SPITZER	50	81	-38,3%
TAFYMSA	7	6	16,7%
OTROS	134	121	10,7%
TOTAL	650	711	-8,58%

Portacontenedores

	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
GUILLEN	73	73	0,0%
IBERTRAILER	158	0	-
LECITRAILER	257	194	32,5%
PRIM-BALL	76	66	15,2%
SICAL	61	242	-74,8%
OTROS	115	159	-27,7%
TOTAL	740	734	0,82%

Basculantes

	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
BENALU	40	46	-13,0%
GRANALU	318	275	15,6%
LECIÑENA	20	33	-39,4%
LECITRAILER	42	28	50,0%
TISVOL	424	431	-1,6%
OTROS	295	181	63,0%
TOTAL	1.139	994	14,59%

Furgones

	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
FLIEGL	1	2	-50,0%
GUILLEN	40	58	-31,0%
KRONE	169	126	34,1%
LECITRAILER	283	244	16,0%
SCHMITZ	106	91	16,5%
OTROS	27	32	-15,6%
TOTAL	626	553	13,20%

Lonas y semilonas

	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
GUILLEN	329	338	-2,7%
KOEGEL	267	96	178,1%
KRONE	466	530	-12,1%
LECITRAILER	1.528	1.755	-12,9%
SCHMITZ	1.477	1.901	-22,3%
OTROS	393	450	-12,7%
TOTAL	4.460	5.070	-12,03%

Total con resto de tipos

	Ene-oct 2017	Ene-oct 2016	Variac.
OTROS TIPOS	907	864	5,0%
TOTAL	11.799	12.852	-8,19%

Fuente: Asfares.

ESTAR O NO ESTAR: **ESA ES LA CUESTIÓN**

En la Directiva de Trabajadores Desplazados, Europa debate si se debe incluir al transporte por carretera o no. De esa decisión dependen muchas variables y hay argumentos a favor y en contra.

Texto: Raquel Arias / Fotos: Juan Caraballo/TP

Europa debate el tratamiento de los trabajadores desplazados en el seno de la Unión. Las empresas de cualquier índole (fabricantes, empresas de servicios...) que desplazan con regularidad a sus empleados, saben que deben cumplir con una serie de obligaciones que exigen los países y la Unión Europea. En el caso del transporte, el debate se centra si a los conductores se les considera trabajadores desplazados o no.

Hasta ahora, no había diferencia entre una empresa de transporte y otra de cualquier otra actividad. La diferencia estaba en el tiempo: a partir del tercer día desplazado, la empresa contratante debe

cumplir con una serie de requisitos, resumidos en los siguientes: el trabajador que va a otro país debe tener los mismos derechos y remuneración que los trabajadores de ese país. Además, la empresa debe nombrar a un representante legal en el país de destino para que la Admi-

.....
Para la CETM, el transporte debería estar excluido de la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores
.....



Europa aprobó que salarios y derechos deben ser iguales en cada Estado, sin importar la nacionalidad del trabajador.

nistración se pueda poner en contacto con alguien de la empresa en su propio territorio.

El problema que tiene el transporte es que, en la mayoría de los casos, sus trabajadores están fuera de casa más de tres días seguidos, por lo que a los conductores que hacen transporte internacional se les considera como trabajadores desplazados. Algo a lo que el transporte español se niega a aceptar.

Y no estamos solos: en el debate, la Unión Europea se encuentra dividida entre los que están a favor de estas medidas proteccionistas (con Alemania, Francia y Bélgica a la cabeza) frente a los Estados que se muestran contrarios a ellas (España, países del Este y, en general, los periféricos). Esto se explica por un hecho: a la mayoría de los países que están en los extremos les cuesta llegar a los países centrales o al otro extremo de la Unión Europea mucho más tiempo que a los



A Falta de lo que diga el Parlamento Europeo, el Consejo está a favor de excluir al transporte de la Directiva

centrales, por lo que superan los ocho días fácilmente. De ahí su oposición.

Debate en la UE

El pasado 24 de octubre, los ministros de Empleo de la Unión Europea (con Fátima Báñez en representación española), se reunieron para debatir la reforma de la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores, así como aspectos relativos a obligaciones, salarios, etc.

Tras 12 horas de negociación, los 28 trazaron las líneas rojas de la Directiva y

Lo que dice la Directiva

España ha traspuesto ya la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores. Según la norma nacional, el empresario que desplace trabajadores fuera de su país de origen debe comunicar su desplazamiento, antes de su inicio y con independencia de su duración. Los datos que se deben ofrecer (en formato electrónico) son los siguientes:

- Datos identificativos y de contacto de la persona física o jurídica presente en el país de destino, designada por la empresa como su representante para servir de enlace con las autoridades competentes y para el envío y recepción de documentos o notificaciones.
- Datos identificativos y de contacto de una persona que pueda actuar en representación de la empresa prestadora de servicios en los procesos de información y consulta de los trabajadores, y negociación, que afecten a los trabajadores desplazados.

La normativa española ya contemplaba las obligaciones de las empresas extranjeras que desplacen trabajadores a España de comparecer ante la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para aportar cuanta documentación les sea requerida para justificar el cumplimiento de la Ley.

Se modifica la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social para incluir como infracciones administrativas los incumplimientos de las nuevas obligaciones creadas.

Se adapta la normativa para prever el reconocimiento de las autoridades españolas de las sanciones impuestas por las autoridades de otros Estados, así como la puesta en marcha de las medidas necesarias para su notificación o cobro en territorio español.

La ministra de Empleo, Fátima Báñez, votó a favor de excluir al transporte de la Directiva

sometieron a votación si los trabajadores desplazados debían tener los mismos derechos y el mismo salario que otro trabajador de su categoría en el país de destino.

En dicho debate, países como Hungría, Polonia, Letonia y Lituania se mostraron en contra, mientras que Reino Unido, Irlanda y Croacia se abstuvieron. Otros países que, en un principio se habían opuesto a los principales puntos de la revisión (Eslovaquia, Rumanía y República Checa), finalmente apoyaron la propuesta.

En el caso español, contrario a las nuevas reglas si no se acordaban disposiciones específicas para el sector del transporte, también se mostró a favor del documento final. En este sentido, se decidió que las cuestiones de la directiva revisada se aplicarán al sector del transporte por carretera cuando haya entrado en vigor el llamado **Paquete de la Movilidad**, la normativa específica para el sector.

Otro asunto tratado fue el periodo máximo que un trabajador puede ser considerado desplazado: el acuerdo lo establece en 12 meses, que podrían ampliarse a seis más (18 en total) si la empresa justifica la necesidad de tener a ese trabajador fuera del país.

Además, los ministros de Empleo de la Unión Europea aprobaron un periodo de transposición de las normas de tres años a las legislaciones nacionales (por norma general, ese periodo es de dos años) y un año más antes de que se empiece a aplicar la Directiva.

La Comisaria de Empleo, **Marianne Thyssen**, ha manifestado que *"nuestra posición, desde el principio, es que los trabajadores deben cobrar los mismo por el mismo trabajo en el mismo lugar. Esto es justo para los trabajadores desplazados, que merecen las mismas condiciones de trabajo. Y es justo*

Patronal y sindicatos coinciden en que el transporte necesita una legislación laboral específica



para los trabajadores locales, que no quieren ver recortados sus salarios".

Posiciones encontradas

La CETM sigue con atención el debate en sede comunitaria por las repercusiones que tiene para el transporte por carretera. Su director general de relaciones con la Unión Europea, **José María Quijano**, explica que *"este es un tema conflictivo porque, por una parte, están todos estos países que han impuesto medidas unilaterales, lo que está ocasionando graves problemas al transporte internacional, ya no tanto en el cumplir o no con el salario mínimo (algo que, mayoritariamente, se viene cumpliendo), sino por el tema burocrático y los costes adicionales que*

ello supone".

Según sus palabras, la Directiva de Trabajadores Desplazados *"es una directiva transversal, que afecta a todos los sectores, y ahí el sector marítimo, que es un sector que se podría comparar con el del transporte por carretera, que es un sector con movilidad, en el que sus trabajadores están fuera de su país o su lugar de residencia o donde tiene la sede la compañía, no está incluido en la Directiva. Por una parte, entendemos que la casuística de la movilidad del transporte debería estar reflejada de alguna forma en la Directiva de Trabajadores Desplazados, analizando previamente lo que supone para el sector y en qué medida se debería considerar, o bien, que no estuviese incluido el conductor de*



Los miembros del Consejo acordaron que, en el caso del transporte, se espere a la publicación del Paquete de la Movilidad.

Salarios mínimos de países del entorno comunitario

PAIS	SALARIO MÍNIMO (€)
España	825,7
Alemania	1.498
Reino Unido	1.196
Francia	1.480,3
Portugal	649,8
Andorra	975,9
Bélgica	1.562,6
Bulgaria	460
Chipre	870
República Checa	407,1
Estonia	470
Grecia	683,8
Croacia	433,4
Hungría	411,5
Irlanda	1.563,3
Lituania	380
Luxemburgo	1.998,6
Letonia	380
Marruecos	209,4
Malta	735,6
Holanda	1.551,6
Polonia	453,5
Rumanía	318,5
Rusia	76,9
Eslovenia	805
Eslovaquia	435
Turquía	479,5
Ucrania	71,7

Nota: Se han seleccionado los países donde suelen viajar las empresas de transporte, más allá de Europa.

José María Quijano reconoce que la Directiva es un tema conflictivo para el transporte

transporte internacional, o llegar a algún tipo de entendimiento unificado de ámbito internacional o europeo para tener una casuística que se asemeje en todos los países y haya uniformidad en el trato, la documentación y los cumplimientos”.

El Gobierno español presentó un documento ante el Consejo de lo Social en el Consejo Europeo, con una propuesta para modificar el requisito de los tres días (para empezar a considerar a un trabajador como desplazado) y aumentarlo a cinco. “Ese requisito de los cinco días para empezar a ser computado como salario mínimo por el país y ser considerado como trabajador desplazado

Qué pasa con el cabotaje

Respecto a la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores, la CETM ha propuesto modificar el calendario actual aplicado al cabotaje y al transporte internacional sobre la aplicación de las normas de desplazamiento al sector del transporte por carretera.

A su juicio, el transporte por carretera, tanto internacional como de cabotaje, debería tener un periodo mínimo de 10 días al mes, entendiéndose por día como un periodo de tiempo de, al menos, 24 horas consecutivas dentro del territorio de otro Estado miembro, durante el cual los conductores no serían considerados trabajadores desplazados. Así, no quedarían exentos de la aplicación de la Directiva de Desplazamiento. En caso de que esta solución de compromiso no fuese considerada factible, para



La CETM ha propuesto considerar desplazamiento a partir del décimo día.

la CETM “el transporte por carretera debería estar completamente excluido de la Directiva sobre Desplazamiento”.



se hace corto para el transporte internacional (porque solamente cruzar Francia ya supone emplear dos días)” comentó Quijano.

Sobre la última reunión del Consejo de Ministros de Empleo y su implicación en el transporte, José María Quijano explica que “lo que se ha aprobado en el Consejo es que se apruebe antes el Paquete de la Movilidad. Y hasta que en dicho paquete no haya una solución en un sentido o en otro, se queda acogido a la norma general, que es la Directiva. Dada esta situación, los países tendrán que negociar, dentro del Paquete de la Movilidad, qué solu-

ción le quiere dar al sector. Y hasta que no esté encima de la mesa esta negociación y sepamos de qué va, no sabemos lo que va a ocurrir. Es cierto que, si no se llega a una solución con el Paquete de la Movilidad, se mantendrían las disposiciones de la directiva general”.

Por su parte, los sindicatos también están pendientes de lo que decida la Unión Europea y han mostrado su malestar por la postura de España en el debate: “nuestro país se ha alineado con los países del Este, deseosos de eliminar normas sociales, rebajar derechos y pagar salarios escasos. Y cuando Francia,

Mario Martín, de FSC-CCOO cree que “estar fuera del acuerdo es estar a favor del fraude”

Alemania e Italia, entre otros países, defendieron un salario y unos derechos para trabajadores desplazados igual al de que quienes trabajan en el país al que van a desarrollar su trabajo, le sacaron los colores y tuvieron que desistir de apoyar a países como República Checa, Hungría, Polonia y Eslovaquia” asegura Mario Martín, secretario general del Sector de Carretera y Logística de FSC-CCOO.

Para el sindicato, este comportamiento responde a la intención del Gobierno de “beneficiar a las patronales de transporte español. En nuestro país, los problemas de los trabajadores desplazados estaban silenciados. Nuestros representantes políticos dicen defender a las empresas españolas



de transporte, que son muy numerosas, pero ¿se las puede considerar españolas cuando se han deslocalizado a Bulgaria y Rumanía y contratan personal en estos países con salarios de estos países?” se pregunta Martín.

Comisiones Obreras considera que el Gobierno español tendrían que haber defendido la inclusión del transporte en la Directiva: “es una reforma de calado la que se va a producir contra el fraude, que corrige la mala praxis en el mercado laboral y en las condiciones sociales, pero no para el transporte porque así lo han querido, entre otros países, España. Es cierto que el transporte requiere de una normativa específica que vele por las condiciones mínimas laborales, pues transitan por varios países distintos en un mismo mes, e incluso en un mismo día, y es una actividad más irregular que otras, pero estar fuera del acuerdo supone estar a favor del fraude”.

Tasa francesa para trabajadores desplazados

Con fecha de entrada en vigor en enero de 2018, las empresas que desplacen trabajadores a Francia deberán pagar una tasa de 40 euros por empleado. La finalidad es financiar los gastos de la puesta en marcha y funcionamiento del sistema informático de control de los trabajadores desplazados. En el caso del transporte internacional, las empresas deberán acreditar el cumplimiento de la regulación a través de una aplicación informática en la página web del ministerio francés de empleo, que deberá descargarse para entregarlo al conductor que vaya a realizar el viaje a Francia.



Francia exige, además, el pago de una tasa por trabajador.



Cada país exige una serie de requisitos a las empresas que desplazan trabajadores en el seno de la Unión.



Ahorra hasta un 3% adicional de diésel con la segunda generación del motor de 12,8 litros.

Asegúrese condiciones ideales, para afianzar la ventaja en el consumo de combustible registrada hasta ahora en las comparativas Fuel Duel. Puede verlo por sí mismo en www.fuelduel.es o comprobarlo al volante del Actros.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Íñigo de la Serna se reúne con el Comité Nacional del Transporte por Carretera

La CETM y el CNTC proponen un plan de actuación inmediata

Por vez primera desde su toma de posesión como titular de la cartera de Fomento, Íñigo de la Serna se ha reunido con el Comité Nacional de Transporte por Carretera. Ha sido un primer contacto en el que Ovidio de la Roza, como presidente del CNTC y de la CETM, ha desgarnado ante el ministro los temas más sobresalientes que en estos momentos preocupan al sector.



Vista parcial de los representantes del Comité Nacional en su encuentro con el ministro de Fomento.

Flanqueado por el secretario de Estado de Infraestructuras, **José Niño**, la secretaria general de Transporte, **Carmen Libroero** y el director general de Transporte Terrestre, **Joaquín del Moral**, **Íñigo de la Serna** ha demostrado tener un conocimiento, siquiera somero, de los temas expuestos. El ministro se comprometió a mantener **encuentros periódicos con el sector**, al objeto de realizar un seguimiento de su ejecución, y a **defender ante otras instituciones y departamentos ministeriales** aquellos asuntos sobre los que exista consenso, especialmente el relativo a la **no aplicación de la euroviñeta en nuestro país**.



De la Serna saluda a Ovidio de la Roza, al comienzo de la reunión.

Las alegaciones al ROTT

De la Roza hizo especial mención al ministro sobre las alegaciones planteadas por los representantes de las empresas de transporte de mercancías por carretera, al **Reglamento de la LOTT, el ROTT**, durante el periodo de trámite de información. Entre otras consideraciones, cabe destacar la **competencia expresa de las Juntas Arbitrales en la denominada "acción directa"**, que debe incluir a los operadores de transporte; el mantenimiento de la **dimensión mínima de empresa para acceder al mercado (los tres vehículos)**; definir las condiciones de aportación de la **capacitación profesional ante la nueva**

Formación: por una participación activa del sector

El presidente de la CETM recordó al titular de Fomento el compromiso de su Departamento de mantener y, en la medida de lo posible, de aumentar, las partidas destinadas a la **formación** profesional, así como al **abandono de la actividad**.

Por otra parte, y como hemos puesto de manifiesto en anteriores artículos, la **formación continua sufre un ya dilatado "parón"** en cuanto a ayudas a la misma se refiere. Así lo puso de manifiesto Ovidio de la Roza, quien solicitó al ministro su intermediación y apoyo ante el Gobierno para su reactivación. Como se sabe, las partidas destinadas a este tipo de formación son recaudadas directamente de las empresas, por parte de la Administración y, sin embargo, tanto su convocatoria como su ejecución presupuestaria sufren demoras de importancia.

Por su parte, la Asociación de Centros de Transporte y Logística de España, ACTE, opina que la importancia de nuestro sector, en el desarrollo económico y social "no se ve reflejada en las políticas de formación profesional que se plantean en nuestro país", por lo que considera que "el Comité Nacional debe participar de forma activa, a través de un representante, en el Consejo General de Formación Profesional", el organismo donde se diseñan y debaten los grandes temas de Formación Profesional. Es precisamente este Consejo el órgano consultivo que asesora al Gobierno en esta materia, y es extremadamente curioso que, a



El capítulo de la formación, en lo que respecta a las ayudas y las políticas al efecto, está sufriendo una importante deceleración.

pesar de tener casi 80 miembros, no exista representación alguna ni de la Administración ni de los empresarios del ámbito del transporte y la logística, aunque no son pocos los campos y las formaciones afectadas, como conductores, consejeros de seguridad, técnicos de grado medio y superior, empresarios y un largo etcétera; formaciones de carácter obligatorio derivadas de normativas comunitarias.



Ovidio de la Roza aceptó el compromiso del ministro de mantener encuentros periódicos con el sector e interceder ante otros ministerios para solucionar algunos de los temas pendientes. La no aplicación de la euroviñeta es uno de los asuntos de mayor interés.

figura del gestor del transporte; limitar los casos en los que una empresa pueda perder el **requisito de honorabilidad por**

infracciones cometidas por sus conductores y, por último, evitar que una empresa de transportes **pierda su autorización**

para operar, cuando se encuentra inmersa en **concurso de acreedores**, pues ello haría imposible la salida del mismo.

Inconvenientes en el "Paquete de Movilidad" europeo

Como nuestros lectores ya conocen, la UE está pergeñando el denominado "Paquete de Movilidad", que afectará a conductores y empresas, de forma muy especial.

En este sentido, el presidente de la CETM insistió, en primer término, en los graves problemas que supondría para nuestro país la implantación de la **euroviñeta**. Por otra parte, explicó a De la Serna la necesidad de **flexibilizar los descansos de los conductores** que realizan transporte internacional, y su vuelta a casa, para lo que cabría **ampliar las jornadas consecutivas de trabajo desde las seis actuales hasta un mínimo de nueve**. De otro lado, manifestó su total **oposición a la prohibición**

**FILTROS
cartés**

Especialista global en filtración



Explora en la filtración,
de la mano del especialista

1 MILLÓN
DE FILTROS
EN STOCK

8 MILLONES
DE CRUCES
DE REFERENCIAS

Las propuestas de ACTE



M. Martínez de Lizarrondo (a la izquierda de la imagen), puso sobre el tapete todas las cuestiones pendientes relacionadas con los Centros de transporte y logística.

La Asociación de Centros de Transporte y Logística de España, ACTE, realizó una serie de propuestas y peticiones relacionadas con los Centros, el transporte multimodal y el desarrollo de un transporte y logística responsables. El director de ACTE, **Miguel Martínez de Lizarrondo**, fue el portavoz de esta organización ante el ministro De la Serna.

Las autopistas ferroviarias y la carretera

Lizarrondo se lamentó de que, en la política ministerial de *"subir el camión al tren"*, en las denominadas autopistas ferroviarias, *"no se está contando, una vez más, con los Centros de Transporte y Logística (CTL), y sí planteando los proyectos desde una óptica exclusivamente ferroviaria"*. A su juicio y tal y como explicó al ministro, el ferrocarril de mercancías *"sigue decreciendo por su endogamia y su permanente confusión de*

infraestructuras y transportes". Además, este modo de transporte **no está regulado en la LOTT**. *"Hemos de convencernos -apostilló- de que no habrá autopista ferroviaria sin el transporte por carretera y sin la participación activa de los CTLs como nodos concentradores de carga"*.

Demasiadas plataformas

Por otra parte, el responsable de ACTE comentó que es una práctica habitual, tanto de Fomento como de las Comunidades Autónomas el plantear nuevos proyectos de plataformas logísticas multimodales que, *"en muchos casos no se corresponden con las necesidades y ubicaciones de los cargadores y operadores de sus cadenas de suministro, sino con un deseo "político" loable, pero condenado al fracaso, pues muchas de estas iniciativas no pasan del papel"*.

Por un desarrollo responsable

La **sostenibilidad** es algo más que un concepto de "moda", si bien debe ser enfocada, como explicó Miguel M. de Lizarrondo, *"desde sus tres ópticas: la económica, la social y la medioambiental"*. A su juicio, los CTLs son instrumentos clave para *"conciliar actividad, actuación inversora y regulación, algo que nuestros centros asociados llevan haciendo durante más de diez años; prueba de ello es el premio Petra otorgado a la ACTE en 2010. Estas acciones, en las que están muy involucradas las CCAA, son muy valoradas por los agentes del sector, además de ser un elemento sustancial para la captación de inversión"*.

Finalmente, ACTE solicitó al ministro una especial atención a los trabajos que se desarrollan en la Comisión de Intermodalidad del Consejo Nacional del Transporte, en la que se integra una representación de los actores relevantes y del trabajo TILOS, desarrollado en el propio ministerio de Fomento.

del descanso semanal a bordo del vehículo y la conveniencia, a este respecto, de construir una **red de áreas de descanso seguras**. Además, incidió en la modificación del calendario aplicado al **cabotaje** y al transporte internacional, que figura en el proyecto de Directiva sobre las normas de desplazamiento de trabajadores del sector de transporte por carretera, hasta un periodo **mínimo de diez días al mes**, no consecutivos, en **lugar de los actuales tres días seguidos**.

Peajes "obligatorios" en las autopistas

El tema no es nuevo y cada día se complica más. De la Roza hizo referencia directa al desvío (obligatorio) de camiones hacia las autopistas de peaje, dejando meridianamente claro que el sector únicamente aceptará estos desvíos si son **voluntarios** y cuentan con los descuentos correspondientes. En caso contrario, es decir, si finalmente se obliga al vehículo a desviarse de la carretera convencional, el peaje deberá ser **completamente gratuito**.

Un control necesario para mejorar la seguridad vial

La actual normativa no permite a las empresas conocer si sus conductores están bajo los efectos del alcohol y, sobre todo, de sustancias estupefacientes. La situa-



Íñigo de la Serna estuvo acompañado por el secretario de Estado de Infraestructuras, José Niño, la secretaria general de Transporte, Carmen Libroero y el director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral.

ción se ha vuelto alarmante, sobre todo después de conocerse los resultados de los últimos controles efectuados por la Guardia Civil a conductores de vehículos pesados. En consecuencia, Ovidio de la Roza solicitó al ministro que de forma prioritaria sean **obligatorios**, por una parte, los **reconocimientos médicos** y, por otra, que se realicen **controles aleatorios** a los conductores (sin distinción entre autónomos y asalariados), para detectar el consumo de las citadas sustancias.

De otra parte, en la reunión con Íñigo de la Serna se abordaron otros temas, entre los que destaca el problema de las empresas **"deslocalizadas"** que, asentadas en países del Este europeo, apenas si desarrollan su actividad en éstos, operando en el resto de Europa y, evidentemente, en nuestro país. La implicación de empresas españolas que han optado por la "deslocalización" (las empresas-buzón), supone una evidente competencia desleal hacia sus colegas transportistas que trabajan de forma regular.

EL CAMIÓN ENTRE LAS FURGONETAS.

La nueva MAN TGE.
ADN de León



En la Junta Directiva de la Federación Europea de Empresas de Mudanzas (FEDEMAC)

FEDEM mantiene su participación en esta organización

La secretaria de la Federación Española será la persona que participará en las diferentes reuniones de la organización europea.

La Federación Española de Empresas de Mudanzas (FEDEM) seguirá teniendo representación en la Federación Europea de Empresas de Mudanzas (FEDEMAC), la organización europea que representa los intereses de más de 3.000 empresas de mudanzas profesionales de 26 países europeos.

Participantes de la última asamblea general de Fedemac, en la que estuvo presente el presidente de FEDEM, Juan Luis Feltrero (segundo por la derecha de la foto).



Si hasta ahora ha representado a FEDEM **Roberto Megía**, a partir de la última asamblea general de FEDEMAC, celebrada en Bruselas el pasado mes de noviembre, será la actual secretaria de la organización española de empresas de mudanzas, **Beatriz Belinchón**, quien forme parte de la Junta Directiva europea.

Desde FEDEM se ha querido *“agradecer el trabajo realizado hasta ahora por Roberto Megía, su nivel de compromiso, su conocimiento del sector y su trayectoria profesional”* que ha servido a esta organización nacional para tener un peso importante en su homónima europea. A partir de ahora, será Beatriz Belinchón quien represente los intereses de FEDEM en Europa, en la organización europea de empresas de mudanzas.

“También queremos agradecer el trabajo que realiza nuestra secretaria tanto en FEDEM, lo que ha llevado a que confiemos en su profesionalidad y conocimientos para que forme parte de la Junta Directiva de FEDEMAC”, se ha señalado en la Federación española de Empresas de Mudanzas.

Europa y el “paquete de movilidad”

Durante los días previos a la celebración de la Asamblea General de FEDEMAC, se mantuvo un encuentro con un representante del Parlamento Europeo para que explicara el “paquete de movilidad”, una acción llevada a cabo por la Comisión Europea con el objetivo de lograr una “movilidad limpia, competitiva y conectada” y que afecta de forma directa al sector del transporte de mercancías por carretera.

Se trata de un proyecto normativo relacionado con la eliminación de requisitos administrativos que se consideren innecesarios, además de unas reglas sobre el cabotaje; todo lo relacionado con el transporte ligero en **vehículos de menos de 3,5 toneladas** o la acreditación del requisito de **establecimiento** como empresa de transporte. Este paquete de movilidad también busca un mantenimiento de la posibilidad de que los Estados miembros puedan establecer requisitos adicionales, como la **flota mínima**; o la regulación en el ámbito europeo de la actividad de la intermediación en el transporte.

Además de todo ello, durante las jornadas previas a la Asamblea General de FEDEMAC tuvo lugar una reunión de secretarios y presidentes de las organizaciones que forman parte de esta federación europea, en la que participó el presidente de FEDEM, **Juan Luis Feltrero**.

En este encuentro se analizaron cuestiones que afectan a todos los países, como las plataformas informáticas, las bajas emisiones que comienzan a hacerse efectivas en la mayoría de los países europeos o los salarios mínimos.

Desde FEDEMAC, y a través de una carta enviada por su presidenta **Sabine Harmann** a los miembros de esta organización, se ha animado a los países que forman parte de esta Federación a estar “unidos” y a *“trabajar activamente por los intereses de nuestra industria a nivel europeo”*. *“A veces podemos tener diferentes puntos de vista dentro de nuestra organización; sin embargo, no dejaremos de “pelear” por los enfoques y objetivos en los que todos estamos de acuerdo. Y para hacer esto estamos unidos”*, ha añadido.



¿NECESITAS MÁS SEÑALES?

REPARA AHORA LOS **FRENOS** DE TU SCANIA
Y TU SEMIRREMOLQUE, **DESDE SOLO 230€***

Y ADEMÁS, APROVECHA UN **30%* DE DESCUENTO** EN ACCESORIOS DE ILUMINACIÓN



www.scania.es

*Ofertas válidas hasta el 31/12/2017, para camiones y autobuses Scania y semirremolques. El precio anunciado corresponde a sustitución de pastillas y discos en el eje delantero del camión (referencia 2297026), mano de obra no incluida. Recambios originales Scania en todas las reparaciones. Los accesorios de iluminación que incluyen el 30% de descuento son: faros de largo alcance de camión, luces giratorias, luces diurnas y luces de lectura, entre otros. Algunos de estos accesorios pueden precisar homologación para ser instalados en el vehículo. El propietario deberá tener en cuenta la normativa local a la hora de adquirirlos.

SCANIA

OCEM reclama a la Comunidad de Madrid medidas tajantes y específicas en el Plan de Inspecciones

La patronal de las mudanzas de Madrid quiere involucrar a la Administración en su lucha por erradicar la competencia desleal en esta Comunidad Autónoma.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres eleva a necesario la elaboración de planes de inspección para que la Inspección del Transporte actúe de forma prioritaria sobre las *“conductas infractoras que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación, seguridad y competencia del transporte por carretera”*.

Con esta base, desde la Organización Castellana de Empresas de Mudanzas (OCEM) se viene exigiendo, desde hace varios años, que el plan de inspecciones tenga en cuenta este sector, donde proliferan empresas ilegales, falsos autónomos, contrataciones irregulares... La patronal de las mudanzas de la Comunidad de Madrid lucha para erradicar esta competencia desleal a través de la propia Administración, buscando a estas instituciones como principal aliado.

Así, el pasado mes de octubre, el día 24, responsables de OCEM participaron en una reunión, como miembros del Comité Madrileño del Transporte (CMT), con el director general de Transportes de la Comu-

nidad de Madrid, **Pablo Rodríguez Salinero**, en la que, entre otros asuntos, se exigió *“la preparación de las medidas ejecutivas específicas sobre mudanzas”* a incorporar en el Plan de Inspección de Transportes.

El actual Plan se refiere a los *“vehículos, servicios e instalaciones de transporte terrestre, tanto de viajeros como de mercancías”* y tiene competencia sobre *“la inspección de los servicios, de transporte por cable, tanto públicos como privados”*. Este Plan de Inspección presta especial atención a los distintos tipos de transportes, *“tanto de mercancías como de viajeros”*, que se realizan en el ámbito de la Comunidad de Madrid, pues *“se entiende que la confianza en el sistema de transportes, por parte de todos aquellos que intervienen en el mismo, es elemento indispensable para el buen funcionamiento del sector, a lo que sin duda contribuye en gran medida la eliminación de conductas que distorsionan el mercado, para lo cual es muy importante la correcta y eficaz actuación de los órganos que tienen encomendada la Inspección del Transporte por carretera, y la*

utilización de nuevos sistemas telemáticos de control”.

Intensificar los controles

Por ello, desde OCEM se reclamó en esa reunión *“una intensificación de los controles relativos a mudanzas y al reparto urbano, en colaboración con las Policías Locales de los diferentes municipios de la Comunidad de Madrid”*, después de que se haya constatado que *“vehículos dotados de autorizaciones de transporte privado complementario así como vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA, que no precisan de autorización, se dedican a realizar transportes públicos, en general de corto recorrido, bajo la apariencia de transportes privados”*.

Además, **Pablo Martín Gutiérrez**, presidente de la patronal de las mudanzas en la Comunidad de Madrid también propuso un *“plan coordinado entre los cuerpos de inspección”* como la mejor forma de *“dar respuesta a los problemas actuales del sector de las mudanzas, en el que cada día afloran nuevas empresas sin ningún control”*. Además, OCEM ofreció su ayuda *“para comunicar posibles empresas ilegales o hacer campañas específicas periódicas, para que se frene la sensación de impunidad”*. “Las empresas que no tienen autorización de transporte, tampoco están al día en sus obligaciones tributarias, ni sociales ni de prevención de riesgos laborales”, se añadió por parte de OCEM en la reunión.

Junto a esta reunión, miembros de la Junta Directiva de la patronal del sector madrileño de las mudanzas participaron un encuentro del **Comité Madrileño del Transporte con el Ayuntamiento de Madrid** en el que se dio a conocer el dispositivo especial de circulación en el centro de la capital madrileña durante las próximas fiestas navideñas.

En el encuentro se puso de manifiesto que dentro de ese dispositivo hay servicios del transporte, como el de las mudanzas en el que prevalece la autorización municipal, por lo que si una empresa de este sector tiene la autorización pertinente podrá circular por las zonas restringidas.



Una de las reuniones mantenidas por el Comité Madrileño del Transporte, en la que participó la Organización Castellana de Empresas de Mudanzas (OCEM).

Plan de innovación de transporte e infraestructuras 2017-2020

La creación de un ecosistema innovador

El Ministerio de Fomento ha presentado el Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras 2017-2020, que tiene como objetivo fomentar tanto el desarrollo de proyectos innovadores dentro del Grupo Fomento como facilitar la colaboración con empresas externas, y favorecer así “la constitución de un ecosistema innovador que integre todos los sectores de la sociedad”, según dijo el ministro en la presentación del Plan.



Al acto de presentación del Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras 2017-2020 acudieron los máximos responsables de destacadas empresas españolas.



El Plan de Innovación para el transporte y las infraestructuras 2017-2020 es “una hoja de ruta que pretende integrar y coordinar toda la actividad en materia de innovación de las empresas e instituciones del Grupo Fomento. Es una guía con actuaciones muy concretas y prácticas para introducir la tecnología” en el sector. Está fue la definición del Plan que el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, realizó en la presentación pública de este proyecto. Y añadió que entre los objetivos del plan se incluye la articulación de conexiones con todos los sectores de la socie-

dad, especialmente con startups, para que sirvan de aceleradoras de la integración de la tecnología en los proyectos de Fomento.

Cuatro ejes estratégicos

El Plan se articula en torno a cuatro ejes estratégicos: “Experiencia del usuario”, “Plataformas inteligentes”, “Rutas inteligentes” y “Eficiencia energética y la sostenibilidad”. Cada uno de estos cuatro ejes se subdivide en líneas estratégicas y estas se concretan en 67 iniciativas. Por ejemplo, una de las iniciativas está relacionada con el “vehículo conectado”, en la que se aborda su conver-

sión en un sensor que monitorice la carretera, permitiendo la implantación de modelos predictivos de aprendizaje automático.

Para poner en marcha las 67 iniciativas, Fomento ha destinado un presupuesto de 50 millones de euros, dinero que servirá para la generación de proyectos. Luego, los proyectos se desarrollarán con sus correspondientes sistemas de financiación, buscando la rentabilidad económica y social de las inversión pública y privada, según ha señalado el Ministro.

Iniciativas para el liderazgo

El ministro de Fomento afirmó en la presentación del Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras 2017-2020 que es “una apuesta clara por la digitalización, la eficiencia energética y la sostenibilidad”. Con esta finalidad se han definido un total de 67 iniciativas. Estos son algunos ejemplos:

- Estandarización técnica para el desarrollo del Marco Legal del Vehículo Autónomo.
- Elaboración de un Plan Nacional de Infraestructuras para el Vehículo Eléctrico y otros Vehículos con Energías Alternativas, que incluirá el diseño de una red de puntos públicos de recarga.
- Estandarización de las comunicaciones vehículo-infraestructura y vehículo-vehículo.
- Desarrollo de una Plataforma inteligente de mercancías, intermodal, eficiente y automatizada, que combine la entrega de mercancías por ferrocarril y la última milla.
- Implantación de servicios de transporte combinado eficientes (autopistas ferroviarias y autopistas del mar).

El documento con el Plan completo se puede consultar en la página web del Ministerio de Fomento.

FETRACAL exige que las ITV de Castilla y León sean más ágiles y directas

En una reunión con miembros de la Consejería de Economía y Hacienda, FETRACAL mostró su malestar por el funcionamiento de una parte de las estaciones de control.



Una de las estaciones de control ITV de Castilla y León.

FETRACAL ha pasado ya a la acción. De las protestas públicas se ha pasado a reuniones institucionales y escritos para denunciar el malestar de la Federación de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de Castilla y León por la situación que se da en esta Comunidad Autónoma respecto a las estaciones de ITV del **Grupo Itevelesa**, especialista en la inspección técnica de vehículos.

Ante el malestar que iba creciendo entre los transportistas de la Comunidad, el pasado mes de noviembre miembros de la Junta Directiva de FETRACAL, encabezados por su presidente, **Juan Luis Feltre**, se reunieron con representantes de la

Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Castilla y León para manifestar su lamento por las pérdidas que estaban suponiendo para el sector la gestión de esas estaciones de control.

Así, se explicó que en algunas provincias de Castilla y León y en determinadas estaciones, se genera un "considerable" retraso a los transportistas que pretenden realizar la inspección técnica de sus vehículos ya que se les exige una **cita previa de difícil cumplimiento**, tanto para los transportistas como para las propias estaciones de control.

Por ello, se exigieron mayores facilidades para el transportista. Y, como conse-

cuencia de la reunión, desde FETRACAL se ha remitido una carta a Itevelesa para concertar una reunión en la que se traslade el malestar del sector del transporte.

En ella se concretan los **retrasos en la cita** dada a transportistas para pasar esta inspección, que se califica de "importante" y que se propone ir "mejorado". *"El ejercicio de nuestra actividad de transporte de mercancías requiere una certidumbre en la gestión de la carga y descarga de la mercancía. Esos días de retraso en la cita, supone no poder asegurar que el vehículo citado para pasar la correspondiente inspección pueda estar de viaje en ese momento"*, se añade en la carta.

Reunión con el Consejero de Fomento de Castilla y León sobre la AP-1

El consejero de Fomento de Castilla y León, **Juan Carlos Suárez-Quiñones**, se reunió el pasado mes con miembros de la Junta Directiva de la Federación de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de Castilla y León (FETRACAL), para ofrecer explicaciones sobre la situación de la Autopista del Norte, la AP-11, que une Burgos con el País Vasco.

En las últimas semanas se produjo un aumento de la inseguridad de la vieja carretera nacional 1, lo que llevó a diferentes sectores económicos de Castilla y León a exigir un desdoblamiento de esta carretera o a eximir a los camiones del pago de las tarifas de la autopista.

El pasado 13 de noviembre, la Junta de Castilla y León y el Gobierno de España cerraron un acuerdo sobre las bonificaciones que acompañarán al desvío obligatorio de vehículos pesados de la N-1 entre Burgos y Miranda de Ebro a la autopista de peaje AP-1.

A través de este acuerdo, se han establecido bonificaciones de hasta el 75 por ciento del peaje para los vehículos desviados y el Gobierno autonómico aportará 1 millón de euros para sufragar los costes de la bonificación. Además, a los camiones que circulen por la Nacional 1 tendrán que hacerlo, de forma obligatoria, por el tramo de autopista entre Castañares y Armiñón, para lo que se mantendrá el descuento del 75 por ciento para los camiones que empleen dispositivos de telepeaje y del 71,23 para los vehículos del tipo 2.

Estas explicaciones fueron dadas por el consejero **Suárez-Quiñones a la Junta Directiva de FETRACAL**. Sus miembros pidieron al responsable de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León que no se exigiera la obligatoriedad de circular por la autopista de peaje, aunque se consideró muy positivo las bonificaciones por este desvío obligatorio.

La DGT vigila el uso del cinturón de seguridad

Aunque no hacer uso del cinturón de seguridad hace tiempo que es sancionable, desde mediados del mes de noviembre, los conductores infractores ya no recibirán avisos, sino directamente una multa de 200 euros y la pérdida de tres puntos.

Además, desde el pasado 11 de septiembre, 50 cámaras de vigilancia de la Dirección General de Tráfico ya controlan de forma específica el uso del cinturón de seguridad, aunque habrá 225 ubicaciones donde se podrán instalar para alcanzar el

mayor número de puntos vigilados en la red de carreteras controladas por la DGT.

Según **Jaime Moreno**, subdirector de Operaciones y Movilidad del citado organismo, "se trata de una medida preventiva: la DGT no busca sancionar, sino que todos los ocupantes de un vehículo utilicen de forma adecuada el cinturón de seguridad".

Se espera que en los próximos meses, y de forma preventiva, vayan entrando en funcionamiento el resto de las cámaras, cuya localización se puede consultar en la web de la Dirección General de Tráfico.



La DGT ya no va a avisar de las sanciones por no llevar puesto el cinturón de seguridad.

Comienza la XX Edición del "Máster en Dirección y Gestión en Transporte y Logística"

Comienza la XX Edición del "Máster en Dirección y Gestión en Transporte y Logística"



Ya se ha iniciado la **XX Edición del MASTER EN DIRECCIÓN Y GESTIÓN EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA - CETM**, co-participado por el Plan de Ayudas a la Formación del Ministerio de Fomento, e impartido por la prestigiosa Escuela de Negocios ESIC Business & Marketing School. Todo ello con el apoyo de una compañía vinculada al sector, la empresa petrolera REPSOL, a través de su entidad de medios de pago SOLRED.

En el mismo participan 16 alumnos, quienes entre los meses de octubre de 2017 y junio de 2018, en horarios de viernes por la tarde (16-22 horas) y sábado por la mañana (09-14 horas), para un total de 450 horas,

seguirán el Programa Oficial del Curso distribuido en diferentes Áreas Formativas: *Dirección General; Dirección Económico Financiera; Dirección de Marketing y Gestión Comercial; Dirección de Recursos Humanos y Organización; Dirección de Operaciones, y Jornadas de trabajo teórico-práctico para el desarrollo del Proyecto final.*

A dicho programa hay que sumarle una serie de módulos complementarios, sobre Logística Multimodal, impartido a bordo de uno de los buques que cubren las líneas de transporte marítimo de corta distancia entre Barcelona y Roma, así como interesantes e innovadoras actividades y talleres en Busi-

ness Game Play (LEGO © Serious Play, Ajedrez y Negocios, Marketing Game, etc.).

Destacar que la presentación de la sesión inaugural fue realizada por **Francisco Serrano** y **Antonio Salcedo**, responsables del Área de Executive Education de ESIC, **Miguel Martínez de Lizarrondo**, director del Master y Director General de CETM y **Juan Pablo Escamilla**, director de Formación de CETM.

Los alumnos, asistidos y tutelados por el equipo de profesores, en un entorno de colaboración, dinámico, práctico e innovador, desarrollarán un Proyecto Final orientado a la gestión y dirección de una empresa de transporte y logística.

Datos Wtransnet

El transporte de mercancías en Castilla-La Mancha crece un 20%

Según datos de la bolsa de cargas Wtransnet, las cinco provincias manchegas han registrado un aumento de la actividad exportadora e importadora durante 2017. Portugal, Francia y Alemania son sus principales mercados.

Las cargas publicadas durante 2017 y comparadas con los datos del año anterior, se observa que Castilla-La Mancha presenta un equilibrio en su balanza comercial. Según el barómetro de oferta y demanda de la bolsa de cargas Wtransnet, hasta finales de octubre se ofertaron un total de 387.263 cargas con origen o destino la comunidad manchega, lo que ha supuesto un 19% más de actividad exportadora y un 22% para la importación.

Aunque más del 89% de las mercancías se dirigen al resto de provincias españolas, se ha experimentado un crecimiento de la actividad internacional de las empresas manchegas que, principalmente, exportan a Portugal y Francia, con volúmenes similares. En tercera posición se encuentra Alemania, lejos de los dos primeros.

Sin embargo, durante 2017, se observa el crecimiento que han tenido las ofertas



Toledo y Guadalajara son las provincias manchegas que más exportan, un 61% entre las dos.

de cargas con destino a países como Reino Unido (59%), Suiza (40%) y Holanda (32%).

Si se analizan los datos por provincias, Castilla-La Mancha vende, principalmente, a Barcelona, Valencia, Sevilla, Madrid y Murcia, con porcentajes entre el 10 y el 15% del total de cada provincia.

Con flujos de mercancías menores, pero con un gran crecimiento respecto a 2016, se encuentran Badajoz y Zaragoza, con un 24% más de ofertas, y Toledo, que es la provincia manchega que más mercancía recibe de sus vecinas y que ha crecido un 43% con respecto al año pasado.

Restricciones a la circulación

Atradice presenta quejas por las sanciones al transporte refrigerado

La Asociación de Empresas de Transporte de la Región Centro (Atradice) ha presentado una queja formal

al jefe provincial de Tráfico de Madrid, Antonio Carrasco González, debido a las denuncias que reciben los vehículos

dedicados al transporte de mercancías perecederas (en especial, productos hortofrutícolas) por quebrantar las restricciones a la circulación, a pesar de que dichos vehículos, en su mayoría, se encuentran exentos de las restricciones al tráfico establecidas para el transporte de mercancías.

A raíz de la resolución de 28 de marzo de 2017 de la Dirección General de Tráfico, se amplió la exención de las restricciones al transporte de frutas y verduras frescas, además de las mercancías perecederas a temperatura regulada del anexo 3 del Acuerdo Internacional sobre el Transporte de Mercancías Perecederas (ATP) que ya recogía con anterioridad.



Ayudas al transporte sostenible

Llega el Plan Movalt, para promocionar la compra de vehículos ecológicos

El Gobierno lanza un nuevo plan de ayudas para impulsar el uso de vehículos movidos con energías alternativas, como el gas natural, la electricidad o el hidrógeno. En total, 35 millones de euros para la compra de vehículos más respetuosos con el medio ambiente.

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), que depende del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda, tiene pensado destinar 20 millones de euros para la compra de vehículos movidos a combustibles alternativos, más otros 15 millones para acciones vinculadas a la movilidad eficiente energéticamente y sostenible.

Los beneficiarios podrán ser particulares, autónomos, pequeñas y medianas empresas y administraciones públicas, y la cuantía de las ayudas va desde los 2.500 a los 18.000 euros, en función de la categoría del vehículo y del tipo de combustible alternativo que use. Se destaca que no será imprescindible el achatarramiento de un vehículo viejo.

El objetivo del plan es aumentar el parque de vehículos de energías alternativas



El plan Movalt quiere ayudar a apostar por vehículos ecológicos.

y reducir con ello las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, avanzando en los objetivos de cambio climático y en la mejora de la calidad del aire en las ciudades.

Descuentos a camiones

Fomento obliga a pasar por peaje entre Burgos y Miranda de Ebro



Imagen de la AP-1 a su paso por Pancorbo.

El Ministerio de Fomento y la Junta de Castilla y León han acordado implantar bonificaciones para el desvío obligatorio de vehículos pesados de la N-1 a la AP-1. Los descuentos para el tramo entre Burgos y Miranda de Ebro serán de un 75% cuando utilicen dispositivos de telepeaje y de un 71,23% para el resto de vehículos pesados tipo 2.

El importe de la bonificación será compensado a la concesionaria de la autopista, Europistas, por el Ministerio de Fomento y la Junta de Castilla y León. El gobierno regional se ha comprometido a aportar un millón de euros a esta partida.

BREVES

El Gobierno ha aprobado un Fondo de Contingencia por importe de 40 millones de euros para el abono de indemnizaciones derivadas de la responsabilidad patrimonial del Estado en la aplicación del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (céntimo sanitario), en cumplimiento del auto dictado por el Tribunal Supremo.



Desde el 1 de noviembre, Reino Unido hará controles y multará a los conductores que tomen su descanso semanal habitual en la cabina fuera de un área de descanso o parada de camiones. Sin embargo, si hace esa pausa en una estación de servicio o estacionamiento de camiones, no incurrirá en infracción.



La CNMC abre expediente sancionador contra patronal y sindicatos por posibles prácticas restrictivas de la competencia en el sector de la estiba. Las prácticas consisten en la restricción de la libertad de contratación de trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.



Marruecos abre el plazo para solicitar las autorizaciones bilaterales temporales para 2018. Los trámites se llevan a cabo de forma electrónica y los transportistas deben solicitar los talonarios de viajes a través de la sección de autorizaciones temporales de transporte internacional existente en la web del Ministerio de Fomento (www.fomento.es).



Fondos CEF II

España quiere que se potencie el ramal cantábrico dentro del Corredor Atlántico

El Ministerio de Fomento solicitará su inclusión en el nuevo reglamento de financiación del Mecanismo Conectar Europa para el periodo 2021-2028.



El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, y la comisaria de Transporte, Violeta Bulc, con demás miembros del consejo.

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, se ha reunido con el coordinador europeo del Corredor Atlántico, Carlo Secchi, para anunciarle que España defenderá la inclusión del ramal cantábrico de carreteras dentro del Corredor Atlántico para que tenga mayor prioridad en la re-

cepción de fondos CEF, el llamado "Mecanismo Conectar Europa".

El ramal cantábrico viario (integrado en la autovía A-8) ya forma parte de la Red Básica RTE-T aunque no del Corredor Atlántico. Para Fomento, la incorporación al corredor supondría tener mayor prioridad a la hora de recibir financiación europea en ámbitos como las actuaciones en sistemas inteligentes de transporte e infraestructuras para el suministro de combustibles limpios, como las gasineras.

El Reglamento CEF es el que regula cómo se asignan los fondos a la red transeuropea y las prioridades de su financiación. En la actualidad, su vigencia dura hasta 2020. En la actualidad, España ha captado casi 1.000 millones de euros en diversos proyectos para una inversión total de 2.700 millones de euros, la mayoría relacionados con la ejecución de los corredores Mediterráneo y Atlántico.

Reunión con el PP

Froet pide cambiar la norma para prohibir a conductores conducir con drogas o alcohol

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales del Transporte de Murcia (Froet) ha trasladado al Grupo Parlamentario Popular (GPP) en el Congreso de los Diputados la necesidad de modificar la legislación actual para que se pueda actuar de manera preventiva a la hora de impedir la conducción profesional bajo los efectos del alcohol o las drogas.

Así se lo hicieron saber el secretario general de Froet, Manuel Pérezcarro y el director de Relaciones Laborales de la CETM, Miguel Pereira, en la reunión mantenida con representantes populares de la Cámara Baja, Javier

Ruano (diputado del PP por Murcia) y la portavoz adjunta del GPP, María Jesús Bonilla.



Los integrantes de la reunión, durante el encuentro.

BREVES

El Ministerio de Fomento activa la campaña de vialidad invernal 2017-2018 y que estará operativa hasta el 30 de abril del próximo año. Los medios disponibles estarán compuestos por 1.364 máquinas quitanieves y 242.297 toneladas de fundentes (sal), distribuidas en 352 almacenes y 530 silos.



Los centros de inspección técnica de vehículos están obligados a disponer de los nuevos dispositivos de lectura de sistema de diagnóstico a bordo (OBD) que permitirá inspeccionar los sistemas de seguridad electrónicos y de control de emisiones que establece el nuevo Real Decreto de ITV, que entrará en vigor en 2018.



La morosidad en el transporte bajó hasta los 88 días en el mes de octubre, según el Observatorio Permanente de la Morosidad y los Pagos en el sector del transporte por carretera en España. El 70% de los usuarios del transporte incumplieron la norma que exige pagar a 30 días o hasta 60, si así lo establecen las partes.



Anfac, la asociación de fabricantes de vehículos ha confirmado que este año la industria española no alcanzará en 2017 los 3 millones de unidades vendidas, y se quedará en el entorno de los 2,8 millones. Las causas: pérdida de valor de la libra frente al euro, ralentización del mercado alemán y dificultades del mercado británico.



KÖGEL

El nuevo eje de semirremolque KTA de Kögel:
fiabilidad incluso en los momentos más difíciles.



Eje con una amortiguación doble única ✓

Más seguridad y estabilidad direccional, menos desgaste: así es el transporte más rentable del momento.

Todo del mismo proveedor con la mejor calidad de Kögel ✓

Semirremolque y ejes: combinación perfecta con una larga vida útil, poco mantenimiento y una fiabilidad que le facilita su negocio de transporte.

Pida ya su semirremolque Kögel con ejes KTA y ruede mejor.



¡Sea rápido y aproveche ya la promoción para los primeros pedidos previos del 31/01/2018!

www.koegel.com

Francisco Toledo, director general de Redyser

“Desde hace 3-4 años el mercado está creciendo, arrastrado por el comercio electrónico”

Redyser es un operador global de transporte urgente tanto a nivel nacional como internacional que también ofrece servicios relacionados con el e-commerce, los embalajes o la gestión documental. De la actividad y la gestión de esta compañía afincada en Espinardo (Murcia) nos habla su director general, Francisco Toledo



¿Cómo está siendo el comportamiento de la actividad, en lo que se refiere a la paquetería, durante el presente año? ¿Está cumpliendo las expectativas marcadas?

En volumen de expediciones hemos crecido un 9% respecto a los diez primeros meses del año pasado. Que es una cifra muy próxima al objetivo del 10% que tenemos fijado para el ejercicio, y que confiamos alcanzar.

¿Cuáles son los problemas que tiene encima de la mesa en la actualidad que más están afectando al ejercicio de su actividad?

La feroz competencia en el sector sigue presionando los precios de venta a la baja. La presión en los márgenes es el problema fundamental.

Recientemente, Redyser ha ampliado fronteras con su nuevo servicio 'Internacional E-commerce'. ¿Qué esperan de este nuevo servicio?

“Con el lanzamiento de nuestro nuevo servicio 'Internacional E-commerce' esperamos atender la creciente demanda que tenemos tanto de nuestros clientes como de nuestra red de agencias”

Con el lanzamiento de este nuevo servicio esperamos atender la creciente demanda que tenemos tanto de nuestros clientes como de nuestra red de agencias.

No son pocos los e-commerce que venden internacionalmente, y el mayor flujo de mercancías se produce entre los países limítrofes a España. Este nuevo servicio abarca toda la Unión Europea siendo los plazos de entrega muy cortos y a un coste muy interesante.

¿Hay mucho intrusismo en el sector de la paquetería exprés?

Desde hace 3-4 años el mercado está creciendo, arrastrado por el comercio electrónico, y es cierto que esto está dando oportunidades para que aparezcan tanto nuevos actores, como nuevos modelos de negocio. El e-commerce está siendo una revolución que abre espacios para que esto ocurra, pero yo no me atrevería a calificarlo de intrusismo.

Lo que sigue ocurriendo, y a mí me parece mucho más relevante e injusto, es que siga

habiendo actores que, a mi juicio, no compiten en igualdad de condiciones. Me estoy refiriendo a operadores de transporte que están en pérdidas desde hace décadas, pero que tienen el respaldo de multinacionales y/o de correos nacionales, privados o públicos, que sostienen esta anomalía en el sector.

¿Qué servicios diferenciales ofrecen frente a sus competidores (seguimiento de envíos, facturación electrónica, etc.)?

La más relevante es nuestro servicio "Entrega a la Carta". Lo lanzamos a mediados de 2015, orientado específicamente para el sector del comercio electrónico y que permite a los compradores on-line tener no solo acceso a la situación del estado de su envío, sino que le permite interactuar con nosotros en cualquier momento. El destinatario puede elegir la Fecha de entrega, Cambiar la dirección de entrega, Derivar la entrega a un Punto de Cercanía de Redyser y Proponer un Horario Preferente de entrega. Y precisamente hace tan solo tres semanas hemos incorporado una nueva funcionalidad a este servicio: el destinatario ve en un mapa y en tiempo real la posición del repartidor que lleva su envío, el número de servicios que tiene programados antes de llegar a su domicilio y el



Para Francisco Toledo, el e-commerce está siendo una revolución en el sector de la paquetería express.

intervalo de 30 minutos en el que se hará efectiva la entrega. Además, puede ver el nombre y el número de teléfono del repartidor que lleva su envío.

¿Cómo espera terminar el año y cuáles son sus perspectivas para 2018?

Vamos a cerrar el ejercicio con un aumento del 6% de las ventas, con más de 40 nuevas

agencias, alcanzando la cifra de 260, incrementando un 10 % el volumen de expediciones, mejorando ligeramente los resultados y siendo un referente en el sector en calidad e innovación en los servicios que prestamos a nuestros clientes.

Respecto a 2018, aún no tenemos los objetivos cerrados, pero creemos que serán muy parecidos a los de este ejercicio.



LAVADO INTERIOR DE CISTERNAS ADR Y ATP
DESGASIFICADO E INERTIZADO DE CISTERNAS - SERVICIO INTEGRAL DE LAVADO Y DEPÓSITO DE CONTENEDORES



GRUPO LAVADEROS EUROPA (CENTRAL)
 Pol. Ind. Riu Clar, Parc. 169-179
 Apart. Correos 89-43080 Tarragona
 Tel. 977 54 70 06 / Fax 977 55 25 19
 E-mail: grupo@grupolavadoreseuropa.com

DELEGACIÓN: MARTORELL
 Avda. Compte de Llobregat, s/n
 Ctra. N-II, Km.586,65-08760 Martorell
 Tel. 937 73 54 39
 Fax 937 73 56 64

DELEGACIÓN: SESEÑA
 Camino del Ventorrillo, 8
 45224 Seseña (Toledo)
 Tel. 918 93 60 02
 Fax 918 93 61 05

DELEGACIÓN: CARTAGENA
 N-332, Km.1,8 - Psj. Media-legua- El Hondon
 30392 Cartagena (Murcia)
 Tel. 968 50 59 00
 Fax 968 52 25 18

DELEGACIÓN: CARMONA
 Ctra. N-IV Km. 519,300, salida 519
 Tel. Oficina 977 54 70 06
 Fax. Lavadero 954 14 80 88

DELEGACIÓN: MÉRIDA
 Autovía A5 Madrid-Lisboa. Salida 341
 Área de Servicios "Sierra de Carrija"
 06800 MÉRIDA
 Tel/Fax 924 317 538

Renault Trucks prueba la impresión en 3D

Renault Trucks, que ha diseñado un prototipo virtual del motor DTI 5 de cuatro cilindros para ser construido a partir de impresión 3D en metal, ha producido utilizando este sistema un conjunto de balancines y sus soportes. Las piezas se han probado con éxito en un motor Euro 6 durante 600 horas en un banco de pruebas. Las ventajas de este sistema de fabricación están en que se puede reducir el tamaño y la masa del motor, un 25% en este caso concreto, lo que equivale a una rebaja en el peso de 120 kilos. Además, también se emplean menos piezas, ya que la acumulación de materia capa a capa, permite realizar formas complejas.

Para más información:

www.renault-trucks.es



Nueva gama Hilux 2018

Toyota ha incorporado importantes novedades en su pick up Hilux, del que ahora se han desarrollado variantes diferentes para clientes profesionales, con las denominaciones GX y VX, y las nuevas versiones VXL y Limited para particulares, que incluyen opciones propias de un SUV. Como novedad, todas las versiones llevan de serie protector de la zona de carga. No hay cambios en la parte mecánica: monta el motor diésel 2.4 D-4D de 150 CV, asociado a una caja manual de seis velocidades o a la transmisión automática Super ECT de seis relaciones.



Para más información:

www.toyota.es

DT Spare Parts modifica su web

La marca de recambios DT Spare Parts ha incorporado a su web una nueva página de aterrizaje <http://benefits.dt-spareparts.com>. A través de ella, los profesionales de los talleres acceden a los beneficios personales que les proporciona esta marca del fabricante Diesel Technic. Bajo el lema "Su marca para un buen trabajo", se presentan de un vistazo todos los servicios de DT Spare Parts, que ofrece más de 35.000 recambios para camiones, trailers, autobuses y furgonetas.

Por otra parte, Diesel Technic ha participado con un stand en la feria Solutrans, celebrada en Lyon, Francia, donde ha mostrado las últimas



novedades de sus marcas DT Spare Parts y Siegel Automotive.

Para más información:

www.dieseltechnic.com

OFERTAS Y DEMANDAS

SE OFRECE

Trabajo fijo transporte nacional (cargas para zona Andalucía y otros puntos), piso móvil, basculante, semitaulliner. Salidas desde Soria a distintos puntos.

Tel: 607 90 34 04 / 617 38 13 81

SE NECESITA

Tarjetas servicio público ligero y pesado y servicio particular.

Tel: 982 22 86 90
649 96 85 07

Precio por anuncio y mes: 50 euros (IVA incluido)

Asociados CETM: 42 euros (IVA incluido)

Máximo 20 palabras Contacte con nosotros y le informaremos.

Tel: 91 744 03 95 / Fax: 91 519 49 92 / E-mail: ngonzalez@bgo.es



BREVES

Trimble ha lanzado Trailer4U, una solución telemática de seguimiento y localización de remolques, que se puede instalar como una solución autónoma alimentada por batería o cableada. Con la primera se localiza el remolque si ha habido un uso no autorizado y con la segunda es posible realizar un seguimiento de cada viaje con independencia del transportista que desplace el remolque.

Kraiburg Austria ha presentado un nuevo neumático recauchutado para transporte regional, el K704 con ancho de 250 mm, una variante del K225 con menor profundidad de perfil y con protección de daños por rozamientos con los bordillos.

Dachser, en una iniciativa que se anticipa al Plan de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid, ha incorporado a la flota que opera en la capital su primer camión híbrido un Fuso Canter Eco Hybrid de 7,5 toneladas de MMA.

Renault Trucks ha participado en la XXV edición de las Jornadas Técnicas de Anepma, la Asociación Nacional de Empresas Públicas de Medio Ambiente, que se ha celebrado en noviembre en Sevilla. Un encuentro de referencia para las empresas públicas y mixtas de medio ambiente urbano. Además de exponer su gama para este sector, Renault Trucks organizó el concurso de conducción "Optiwaste Challenge" con vehículos con carrocería de recolector de residuos.



Pall-Ex, empresa especializada en la distribución de mercancía paletizada, ha ampliado su red de transporte con la incorporación de dos megatrailers en dos rutas con Madrid, uno desde Palencia y Valladolid, y otro con Zaragoza.

Fuch ha introducido el lubricante Titan Cargo 228.61 SAE 5W-30, especialmente desarrollado para su uso en motores Mercedes-Benz OM 470 FE1 y OM 471 FE1, como los del Actros actual, homologado según la especificación MB 228.61. Por otra parte, ha lanzado el Titan Cytrac TD SAE 75W-90 para ejes hipoidales que soportan altos niveles de carga y transmisiones manuales de vehículos comerciales.

Mercedes-Benz Madrid amplía sus servicios de carrocería en Pinto

Mercedes-Benz Madrid ha puesto en funcionamiento en sus instalaciones de Pinto una nueva nave de 600 metros cuadrados dedicada en exclusiva a las reparaciones de carrocería de vehículos industriales. De este modo, el centro de Pinto aumenta su capacidad para realizar intervenciones de carrocería en un 36%, lo que permitirá reducir el tiempo de espera para sus clientes, a la vez que incorpora la misma tecnología de última generación para el diagnóstico, ejecución y control de las reparaciones de carrocería que Mercedes-Benz Madrid ya utiliza en sus instalaciones de Barajas y San Fernando de Henares.

Pick up Clase X

Para la inauguración de esta nueva nave se preparó un evento al que asistieron más de 350 invitados, que tuvieron la ocasión de examinar de cerca las primeras unidades de la nueva Clase X, el pick up de Mercedes-Benz que ha comenzado a llegar en estas fechas a los concesionarios de la marca alemana.

El centro de vehículos industriales de Mercedes-Benz Madrid en Pinto, con sus 35.000 metros cuadrados de superficie, es el mayor de los concesionarios de este fabricante en España. Cuenta con el certificado de excelencia inter-



nacional 'Van ProCenter', el certificado como especialista en autocaravanas 'Camper Expert' y las correspondientes a vehículos industriales propulsados por energías alternativas, incluyendo eléctricos, de gas natural comprimido (GNC) y de gas natural licuado (GNL).

Para más información:
www.madrid.mercedes-benz.es

Renovación en Granalu

Este fabricante, especializado en la construcción de semirremolques basculantes y pisos móviles ha presentado en la feria Solutrans (Lyon) su nuevo logotipo. Una renovación de imagen que desde la compañía afirman que responde a los cambios y constantes mejoras que la empresa acomete en todos los ámbitos. Una evolución necesaria para asumir nuevos retos y adaptarse a las necesidades de los clientes.

Para más información:
www.granalú.com



Los 25 años de Lecitrailer en Francia

El escaparate de Solutrans, la mayor feria del semirremolque y la carrocería de Europa que tiene lugar en la localidad francesa de Lyon, ha sido el entorno ideal para que Lecitrailer celebrara su 25 aniversario en este país. En un stand de 500 m², destacaban dos vehículos carrozados (un lonas portabobinas y un furgón paquetero); un portacontenedor ultraligero (de tan solo 3.100 kilos de tara), que fue la estrella del certamen y un chasis denominado "CityLecitrailer" (en la foto), dotado de un eje giratorio, capaz de acceder al centro de la ciudad para labores de distribución. La firma pretende introducir en breve este vehículo, de gran éxito en Francia, en nuestro país.



Para más información:
www.lecitrailer.com

BREVES

AS24 está ampliando los usos del dispositivo de peajes Passango, que ya cubre Francia, España, Portugal y el Túnel de Liefkenshoek. Recientemente se ha aceptado en Bélgica en el marco del sistema Viapass y próximamente incluirá la circulación en Austria, Alemania y los puentes que unen Dinamarca y Suecia.

Scania ha anunciado que los alumnos de la primera promoción de mecánicos que han participado en el proyecto de FP Dual que desarrolla junto con el centro educativo EFA Moratalaz, de Manzanares (Ciudad Real) ya están trabajando en concesionarios de la marca.



Allison Transmission es el proveedor de la caja de cambios automática que montan las dos tractoras eléctricas Terberg YT202-EV que utilizan dos operadores para el transporte de proximidad de componentes en dos factorías de BMW Group en Alemania.

Andamur, empresa especializada en suministro de combustible y servicios al transportista, ha presentado su nueva red internacional, integrada por 160 estaciones de servicio distribuidas en nueve países europeos, en la que se puede repostar con su tarjeta ProEurope.

Ronal Group, fabricante de llantas de aleación ligera para vehículos comerciales que ya estaba presente en Teruel desde 1983, ha puesto en funcionamiento su segunda planta en esta localidad aragonesa.

Galp ha obtenido la máxima puntuación en la gestión de los riesgos medioambientales, tanto climáticos como hídricos, en la evaluación del CDP, una organización internacional sin ánimo de lucro, que conforma el mayor y más completo sistema global de divulgación de información medioambiental.

VDO ha presentado un nuevo servicio de instaladores telemáticos, Telematics Partners, que ofrecerán los talleres de la red DTCC+ preparados y formados para realizar instalaciones y configuraciones de soluciones relacionadas con: telemática, gestión de datos del tacógrafo, descarga y localización y gestión de temperatura.



Los finalistas se pusieron al volante de un Ferrari en el Circuit de Barcelona – Catalunya.

En el concurso de conducción organizado por TomTom Telematics

FERNANDO JORGE SARAIVA, DRIVER OF THE YEAR DE TOMTOM DEL MEDITERRÁNEO

El conductor de la empresa española Translimus, Fernando Jorge Saraiva, venció en la categoría de vehículos pesados para la Región del Mediterráneo, donde se englobaba a España, Portugal e Italia.



Bob van Gaans, mejor conductor de LCV de Europa.



Manuela Walde, recibiendo su premio a la mejor conductora de camiones de Europa.

TomTom Telematics organizó la primera edición de los Driver of the Year Awards (Premios al Conductor del Año) donde se galardona al mejor conductor de Europa. El objetivo del evento es que

las empresas promuevan un estilo de conducción más responsable entre sus conductores. Durante varios meses, el rendimiento al volante de los participantes se ha ido registrando con el sistema OptiDrive 360,

componente de la solución de gestión de flotas WEBFLEET de TomTom Telematics.

Ligeros y pesados

La competición se dividió en dos catego-

Un método infalible y ejemplar

Translimus es una compañía fundada en 1993 que se dedica al transporte nacional e internacional por carretera en carga completa. Empresa comprometida con la responsabilidad al volante, forman a su personal en el manejo del camión para aprovechar toda la tecnología incorporada y sacar el máximo rendimiento posible. También enseñan técnicas de conducción que mejoren la rentabilidad de la empresa.

El gerente de Translimus, **Cipriano Sánchez**, explicó el método que siguen en su compañía: "Hacemos un estudio mensual de todos los datos

obtenidos a través de la telemetría de la solución de gestión de flotas WEBFLEET de TomTom Telematics, de la que podemos extraer informes de consumos diarios, informes de velocidades, horas de ralentí, y otros eventos y/o incidencias en la conducción y, en base a ello, tomar decisiones que mejoren tanto la seguridad en el trabajo, como el servicio a nuestros clientes, y evidentemente la rentabilidad de la empresa. Para ello mantenemos una comunicación constante con nuestro personal, para corregir aquellas conductas que supongan una desviación en nuestros parámetros de calidad, seguridad y costes".



Fernando Jorge Saraiva (segundo por la izquierda), recoge el diploma al mejor conductor de camión de la región del Mediterráneo. Le acompaña Cipriano Sánchez, gerente de Translimus.

rías: una para vehículos ligeros (furgonetas) y otra para vehículos pesados (camiones y autocares). En la valoración general, **Manuela Walde** de la empresa alemana Gerdes + Landwehr GmbH, ganó en la categoría de vehículos pesados. Por lo que respecta a los ligeros, el holandés **Bob van Gaans** de la empresa Van Duijnen Koffie BV se llevó el galardón. El concurso también agrupaba a los países concursantes en 5 regiones diferentes. En la Región Mediterránea, el conductor español **Fernando Jorge Saraiva** se llevó el premio dentro de la categoría de camiones,

mientras que **Stefano Montemaggi**, de Atlas Copco Italia, ganó en la sección de furgonetas.

"Siempre intento obtener el mejor rendimiento del vehículo realizando una conducción segura, para ello evito los frenazos bruscos, anticiparme siempre a los posibles contratiempos que encuentre en la carretera y así poder mantener una velocidad constante. Esto hace que el consumo de mi vehículo se mantenga en un porcentaje muy bajo y se reduzca notablemente la posibilidad de accidentes y/o incidentes, además de reducir también de forma importante los costes de

producción", explicó Saraiva, conductor de la empresa Translimus desde 2008.

Catorce países y centenares de empresas participaron en el primer concurso de la compañía. Los finalistas de cada región fueron invitados a la ceremonia de entrega de premios que se realizó en el Circuit de Barcelona - Catalunya para disfrutar de una jornada de motor y ver en primera persona las instalaciones de uno de los trazados que alberga el calendario de Fórmula 1. Además, los invitados tuvieron la oportunidad de ponerse a manos de un Ferrari y dar una vuelta en la pista.

A MEDIDA DE TUS NECESIDADES



25 años dedicados a la fabricación de cisternas de acero inoxidable para el transporte de productos líquidos por carretera. Somos expertos en diseñar cada producto según las necesidades de nuestros clientes, porque cada cliente es único y sabemos que requiere un diseño personalizado y a medida.

EVOLUCIÓN IMPARABLE

De pequeña empresa familiar a operador logístico europeo. En tan sólo 34 años, esta compañía ha sabido crecer y expandir su negocio de la mano de su único proveedor de transporte, Renault Trucks.

Castillo Trans comenzó su andadura en el año 1983, como una empresa familiar en Alicante, una zona dedicada principalmente al sector hortofrutícola. Tras un progresivo crecimiento, la organización fue ampliando su cobertura de servicios hasta convertirse en el operador logístico internacional que es hoy en día.

En 2002 se inauguró la base logística de Benejúzar (Alicante), por lo que se convirtieron en pioneros en el sector de transpor-

te hortofrutícola en organizar cargas fraccionadas refrigeradas, bajo la unidad de medida mínima de un palé. Esta diferenciación y especialización los ha llevado a estar en los primeros puestos de las clasificaciones de empresas de transporte, tanto en la provincia de Alicante como en todo el país.

Su actividad se centra en la logística y transporte de mercancías de ámbito nacional e internacional, pero, además, Castillo Trans ofrece soluciones logísticas completas, lo que permite que muchos

de sus clientes dejen la gestión integral del transporte en sus manos. Transportan mercancía hortofrutícola y otros refrigerados, con destinos europeos como Alemania, Austria, Francia, Holanda, etc. Los camiones cargan en toda Europa, con tránsitos para diferentes países, en los que después se realizan cargas de importación hacia España, manteniendo, así, un flujo constante de exportación e importación dentro de la Unión Europea. Un tránsito bidireccional que sirve a un



La flota de Castillo Trans es, al completo, de la marca Renault Trucks y está compuesta por un único modelo: el Renault Trucks T520 High Sleeper Cab



De izquierda a derecha, Ana Belén Gea, directora de operaciones, Gloria Romera, directora general y José Manuel Ferrando, director financiero de Castillo Trans.

importante volumen de clientes europeos que realizan sus transportes a través de Castillo Trans.

Flota íntegra Renault

Debido a la imparable actividad de esta compañía, el operador necesita vehículos con una alta durabilidad, fiabilidad y potencia, para cumplir con las entregas just in time, demandadas habitualmente por los clientes. La flota propia está compuesta por camiones frigoríficos que realizan

transportes refrigerados y no refrigerados conforme a la legislación vigente.

La flota de Castillo Trans es, al completo, de la marca Renault Trucks y está compuesta por un único modelo: el Renault Trucks T520 High Sleeper Cab. Tras probar la Gama T en su lanzamiento, quedaron muy satisfechos con los resultados obtenidos, tanto en cuanto a confort de cabina y conducción como en resultados de consumo. Así, la relación entre Castillo Trans y Renault Trucks se consolida tras el salto en innovación y tecnología que supuso la completa renovación de gama.

Según afirma Castillo Trans: “Tras probar el Renault Trucks T 520 High Sleeper Cab, optamos por cambiar de modelo y quedarnos en exclusividad con este vehículo. Decisión que el tiempo ha confirmado como correcta, ya que hemos comprobado que es el modelo de tractora idóneo para nuestro trabajo”.

Fidelidad

La política de gestión de la flota de sus vehículos es un claro reflejo de la filosofía global de empresa. Castillo Trans mantiene con sus proveedores la misma fidelidad que sus clientes le muestran. En el caso de



“Debido a nuestras exigencias de calidad en el transporte, todos nuestros vehículos tienen una antigüedad inferior a dos años”

GLORIA ROMERA

la flota, Renault Trucks es un proveedor estratégico que les aporta fiabilidad y tranquilidad, y les permite mantener un circuito de renovación continuo de los vehículos con una frecuencia de dos años.

Gracias a este corto periodo de reemplazamiento consiguen tener la flota más moderna del mercado. De esta forma, la innovación tecnológica, el confort de los conductores y el respeto por el medio ambiente –pilares básicos para la compañía– se ven beneficiados por esta política de renovación. Y del mismo modo, los clientes salen reforzados con esta estrategia, dado que les asegura la mejor tecnología, siempre renovada y un servicio sin incidencias.

En palabras de Castillo Trans: *“Debido a nuestras exigencias de calidad en el transporte, todos nuestros vehículos tienen una antigüedad inferior a dos años. De esta manera, minimizamos los problemas técnicos en el transporte, proporcionamos el mejor confort a nuestros conductores y mantenemos el respeto por el medio ambiente”.*

La gestión de una flota tan renovada requiere una red de venta y servicio que esté dispuesta a proporcionar el dinamismo necesario. En este sentido, para Castillo Trans, el servicio de su distribuidor R1 GAMA es “excelente”. Además de una atención cerca-

400 camiones al servicio del cliente



La flota actual de Castillo Trans –incluyendo flota propia y colaboradores– se sitúa en torno a los 400 vehículos, que realizan una media de 850 expediciones semanales. En una semana estos vehículos recorren más de 835.000 kilómetros

y mueven 11,5 millones de kilos. Estas cifras incluyen tanto camiones en modalidad de carga completa como cargas de un europalet, en carga fraccionada; así como refrigerados con temperatura controlada y dirigida.

na y personalizada, los talleres de Alicante y Murcia le ofrecen un servicio 24 horas, tan necesario en el transporte, a la altura de lo que exigen los clientes. Y esto es, tanto en estos talleres, como en toda la red europea.

El último punto fundamental a tener en cuenta también es la herramienta utilizada para el seguimiento y control de sus vehículos. Castillo Trans utiliza el sistema de Renault Trucks, **Optifleet**, que les provee de la calificación de la conducción de sus conductores. Además, valoran que Optifleet les permita un control exhaustivo sobre los repostajes de combustible realizados, con posicionamiento GPS e indicadores de las variaciones en depósitos; tanto en operaciones de llenado del depósito como en vehículo parado, con alarmas de aviso en caso de variación de nivel de combustible.

Castillo Trans añade: *“Nos permite descargar en remoto las horas de conducción en ca-*

rretera y disponer en tiempo real de los datos y horas de trabajo. Esto nos da la posibilidad de coordinar con los conductores la planificación de los trayectos y las horas correspondientes, para conseguir la llegada a destino a tiempo, con las mercancías en just in time”.

Seguridad y trazabilidad de la carga

Otra de las cuestiones de máxima trascendencia para Castillo Trans es la seguridad –en todas sus vertientes– y la trazabilidad de la carga. Además de intentar garantizar siempre las mejores condiciones para los conductores (vehículos y recorridos), la seguridad de la carga es una permanente. Las pausas se realizan siempre en aparcamientos vigilados y todos los camiones llevan la última tecnología en lo que respecta al control de la temperatura de la carga. Todos los vehículos llevan incorporados termógrafos, que se controlan vía remoto, en tiempo real. Dis-

Castillo Trans utiliza el sistema de Renault Trucks, Optifleet, que les provee de la calificación de la conducción de sus conductores y datos útiles que se monitorizan y analizan en la base.



ponen de un control de apertura de puertas y de un control de la temperatura a la que circula la carga en todo momento. Para su seguimiento continuo, Castillo Trans cuenta con personal operativo en la oficina, las 24 horas del día, todos los días del año.

Repasando el pasado, mirando al futuro

Respecto a los objetivos y visión de futuro, Castillo Trans afirma no perseguir crecimientos efímeros que no estén fundamentados. La empresa pasó de tener 60 vehículos en el año 2002 a 175 vehículos en flota propia en el año 2017, pero este *"fue un crecimiento gradual, siempre con los pies en la tierra"*. Además, trabaja con colaboradores homologados habituales desde hace muchos años, a los que exige la misma calidad de servicio y que le permiten ofrecer un potencial de 400 vehículos en carga, disponibles cada semana, para poder realizar los transportes internacionales desde o hacia Centroeuropa. En palabras de **Gloria Romera**, directora general de Castillo Trans, respecto a su visión de futuro: *"no sabemos lo que nos deparará el futuro, pero sí sabemos que estaremos lo más preparados para afrontarlo"*.

Entre todas esas dificultades, Gloria destaca *"la fuerte guerra de precios que ha hecho complicada la gestión rentable de la actividad; también la acuciante falta de conductores ha sido un reto*

Mujer al mando

Gloria Romera es la "comandante" de este barco, que navega con una visión muy clara. Nacida en Alemania y con dominio de cinco idiomas, su vivencia en varios países le ha proporcionado una amplia visión que le concede gran capacidad de adaptación. Se incorporó a la empresa en 2001, en el departamento de importación: un año después era directora del departamento. En 2006 pasó a ser directora de operaciones y en 2008 fue nombrada socia, asumiendo la dirección general. Al mando de una plantilla de 400 empleados, ella exige a su personal lo mismo que ofrece: lealtad y confianza. En su gestión de la empresa, considera que *"parte del éxito es la combinación de una estricta planificación, con una alta capacidad de improvisación, en caso necesario"*. Gloria se ha enfrentado, con mucha energía, a todos los obstáculos con los que ha tenido que lidiar el sector del transporte en particular, y la economía en general,

importante para el progreso de negocio". Otro de los problemas que para Gloria dificultan la competitividad es *"la falta de uniformidad legal"*, aludiendo a la existencia de diferentes convenios de transporte en las distintas provincias, que no acogen las mismas condiciones ni los mismos criterios en toda España.

Por último, Gloria también considera que sería positiva una reforma en las normas de los tiempos de conducción que facilitarían que el



Gloria Romera comenzó en la empresa en el departamento de importación y hoy es su directora general.

en los últimos años. No ha sentido tanto las supuestas dificultades asociadas a su condición femenina -en un terreno mayoritariamente masculino- que ella no ha advertido; pero sí las dificultades por las exigentes condiciones del mercado.

conductor hiciera siempre su pausa semanal en casa. *"Respetando, por supuesto, su derecho al descanso, un sistema más flexible permitiría una coordinación de la vida personal de los conductores para estar más tiempo con sus familias"*.

No obstante, la energía que muestran, tanto la directora general como su equipo, así como el hecho de disfrutar cada día y en cada momento de su trabajo, hacen ver un futuro encaminado a mantener éxito de Castillo Trans.



**IAUMENTE
SU FLOTA
CON LA
MAYOR
GARANTIA!**

ALQUITRAILER

Quality on road

902570691/24h

916524051 oficina 09:00/19:00

info@alquitrailers.com





Cerca de 250 congresistas se dieron cita en Gijón, en la celebración del quinto Foro de Transporte Multimodal.

Éxito de asistencia y organización, con una temática de gran interés

LA AUTOPISTA DEL MAR GIJÓN-NANTES, A UN PASO DE SER UNA REALIDAD

Las negociaciones con la naviera Baleària, por parte de Fomento, respecto a reabrir la línea marítima Gijón-Nantes "están muy avanzadas y progresan adecuadamente". Así lo confirmó el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, quien clausuró el V Foro de Transporte Multimodal que tuvo lugar, una vez más, en Gijón (Asturias), el pasado 10 de noviembre. Como se demostró en el transcurso de la jornada, el interés de Baleària por este tráfico es evidente; de llevarse a efecto en los próximos meses, supondría un revulsivo no sólo para la economía del Principado, sino también para el área de influencia del puerto de Gijón, es decir, Castilla-León, Extremadura, Galicia y el norte de Portugal, en relación con el transporte de mercancías por carretera.

Cerca de 250 congresistas participaron en esta quinta edición del Foro, organizado por la Asociación de Empresarios de Transporte de Asturias, **ASETRA** y nuestra revista **Transporte Profesional**, con la colaboración de la organización **CETM Multimodal**.

El evento resultó ser todo un éxito de organización, a la vez que una interesante plataforma de debate y análisis, "tanto por la cualificación de los ponentes como por la actualidad de los temas a tratar", como señaló el presidente de ASETRA y de la CETM, **Ovidio de la Roza**, quien dio la bienveni-

da a los asistentes. A este respecto, De la Roza mencionó las contradicciones existentes entre la Administración y la CETM en la redacción del Reglamento de la LOTT, el ROTT, respecto a la pérdida de la honorabilidad, el acceso a la profesión y la capacidad económica. Por otra parte, habló



Ovidio de la Roza incidió en la necesaria potenciación del "multimodal" y en las contradicciones del Reglamento de la LOTT.

de la necesidad de *"potenciar el transporte multimodal, en el que la carretera debe jugar un papel predominante"*, y destacó la posibilidad de la reanudación del tráfico entre los puertos de El Musel (Gijón) y Saint Nazaire (Nantes), en Francia. Por último, recordó que en estos encuentros tuvo lugar la creación de la organización CETM Multimodal.

La cautela del consejero Lastra

Después de la intervención en el acto de apertura de **Esteban Aparicio**, concejal de Seguridad Ciudadana y Movilidad del Ayuntamiento de Gijón, el consejero de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Principado de Asturias, **Fernando Lastra**, se congratuló de que tanto España como Francia tengan interés en la reapertura de la línea Gijón-Nantes, que estaría gestionada por la naviera Baleària. *"A la compañía le salen los números -declaró-, por lo que en 2018 podría entrar en funcionamiento la línea"*; no obstante, Lastra rechazó hacer un anuncio más claro respecto al tema, *"pues no deseo que pueda sonar a falso o triunfalista"*. En

breve se producirá un encuentro oficial entre el máximo representante de la naviera, Adolfo Utor, y las autoridades locales y autonómicas de la región.

El consejero destacó, por otra parte, el compromiso de las administraciones au-



El consejero de Infraestructuras y Ordenación del Territorio del Principado, Fernando Lastra, se congratuló del interés existente por parte de los gobiernos galo y español de lanzar de nuevo la línea marítima Gijón-Nantes.



Esteban Aparicio, en representación del Ayuntamiento de Gijón, dio la bienvenida a los asistentes.

tonómicas y locales para la definitiva viabilidad de la ZALIA, la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias, *"que debe ser un proyecto no sólo para el desarrollo del Principado, sino para el resto de España"*.

José Llorca, optimista con Baleària

En declaraciones a los medios, el presidente de Puertos del Estado, **José Llorca**, se mostró convencido del interés de la naviera Baleària por refloatar la línea Gijón-Nantes. *"La empresa tiene una voluntad firme, siempre que se den las condiciones económicas adecuadas, y en breve visitará las instalaciones del puerto de Saint Nazaire, en Nantes. Por otra parte, estamos trabajando en reducir al máximo los costes operativos en los dos puertos"*. Falta por dirimir qué fórmulas jurídicas habrán de emplearse, de cara a las negociaciones con la Unión Europea, a fin de conseguir acceso a los fondos CEF, cuya convocatoria no se hará hasta la próxima primavera. A juicio del máximo responsable de Puertos del Estado, *"es preciso justificar la sostenibilidad del proyecto y la reducción de emisiones contaminantes, para lo que se deben emplear*



Llorca mostró un gran interés por la puesta en marcha del nuevo tráfico marítimo.

buques propulsados a gas; de otra parte, más que para mantener una línea, las ayudas o subvenciones deben servir para consolidarla", aseguró. Cabe reseñar que la naviera está construyendo dos buques que utilizarán el gas como combustible, concebidos para el transporte mixto pasajeros-carga.



De izquierda a derecha, Santiago Rodríguez (presidente del Puerto de Avilés), José Llorca (presidente de Puertos del Estado), Ovidio de la Roza (presidente de Asetra y CETM), Fernando Lastra (consejero de Infraestructuras del Principado) y Laureano Lourido, presidente del Puerto de Gijón.



La jornada despertó una gran expectación y los asistentes acudieron puntuales a la recogida de sus acreditaciones.



La jornada despertó una gran expectación y los asistentes acudieron puntuales a la recogida de sus acreditaciones.



La obligada pausa para el café, momento adecuado para el encuentro y la charla distendida, y para el contacto con las firmas colaboradoras, sin cuyo concurso no sería posible la celebración de este tipo de eventos que contó, además, con la colaboración del Ayuntamiento de Gijón y de la Autoridad Portuaria.



De izquierda a derecha, Ramón Vázquez (Acte), Víctor Terricabras y Guillermo Alomar (Balearia), Fernando Pérez (C. de T. de Benavente) y Borja de Torres (presidente de CETM Multimodal y Acotral).



Alumnos del Máster de Transporte ojeando nuestra publicación.



La jornada terminó con la ya tradicional fabada asturiana.

Transporte Profesional

Entra en nuestra web

Infórmate a diario con la actualidad del transporte y la logística en España

TAMBIÉN PARA
TU TABLET Y MÓVIL,
IOS, ANDROID Y
WINDOWS PHONE



***1.597.347**

**Record de visitas
en el mes de Junio**

SUSCRÍBETE GRATIS
A LA REVISTA DIGITAL

No te quedes fuera

www.transporteprofesional.es

* En sesiones de quince minutos (Vinaora visitors counter)

Síguenos también en...    



ROTT, las claves del nuevo Reglamento del transporte

LAS TRIBULACIONES DEL ROTT, A DEBATE

La pérdida de la honorabilidad y la capacidad económica, entre otras cosas, son dos supuestos que preocupan, y mucho, a los profesionales del transporte de mercancías por carretera y que se recogen en el nuevo Reglamento ROTT, de ahí que se celebre una mesa de encuentro para analizar las consecuencias que todo ello traería a las empresas del sector.



Pero no fueron los únicos puntos que se trataron durante el debate, en tanto que se discutió, entre otros temas, sobre la figura del gestor del transporte, que adquiere una enorme dimensión en el nuevo documento, el acceso al mercado, y el controvertido “sí o no” a los tres vehículos, o el papel de las Juntas Arbitrales.

Para ello, la organización invitó a tres personalidades representantes del sector del transporte, el ámbito jurídico y la Administración central como **Carmelo González**, consejero delegado de Vía augusta y presidente de CONETRANS, **Francisco Caamaño**, ex ministro de Justicia, Catedrático de Derecho Constitucional y Abogado de CCS Abogados, y **Emilio Sidera**, subdirector general de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento.

Mucho por entender

Precisamente este último fue el primero en tomar la palabra, y lo hizo para reconocer en una primera valoración “la gran incertidumbre que genera cualquier cambio normativo, y en este caso el desarrollo



Miguel Valverde, director general de la CETM, ejerció como maestro de ceremonias y moderó la mesa dedicada al nuevo ROTT.

del ROTT, sobre todo en lo que se refiere a la honorabilidad, que pasa a tener un protagonismo significativo en el día a día de las empresas”.

En cualquier caso, “entiendo que la modificación del Reglamento no cierra el ciclo, en tanto que la Unión Europea regula cada vez con mayor frecuencia en materia de transporte terrestre. Un claro ejemplo de ello tiene que ver con el paquete de movilidad que se está discutiendo actualmente y que dará lugar a modificaciones sobre el marco normativo que afectan directamente a las empresas”, prosiguió **Sidera**.

Por lo que respecta a los principales cambios normativos que recogerá el ROTT, no cabe duda de que serán de gran calado, con el claro objetivo de “persistir en la mejora del nivel de profesionalidad en el transporte, sobre todo en lo que se refiere a la gestión de la empresa. Por otro lado, se continúa avanzando en una mejora de la estructura empresarial de nuestro sector, intentando contener su atomización; el tercer propósito pasa por avanzar en una mayor transparencia del mercado y en una mayor seguridad jurídica de cuantos operan en el mismo”, señaló el subdirector general de Ordenación y Normativa.

Tras advertir que el Ministerio de Fomento no se plantea modificar el requisito mínimo para acceder al mercado -los consabidos tres vehículos y 60 toneladas de carga útil-, **Emilio Sidera** se detuvo a analizar la figura del gestor del transporte (que deberá contar con el certificado de competencia profesional), el cual, a partir de ahora, “tendrá un papel más importante, ya que adquiere nuevas funciones, entre ellas las de dirigir y controlar

las operaciones de transporte dentro de la empresa, por lo tanto tendrá que verificar, entre otras cosas, que la misma cuenta con todas las autorizaciones y licencias necesarias para realizar la actividad”.

En cuanto al certificado de competencia profesional, el representante ministerial afirmó que “habrá cambios significativos al respecto, en tanto que se producirá una revisión a fondo del programa y contenido de los exámenes para su obtención, sobre todo un cambio en su mecánica que garantice que, independientemente del lugar o territorio en el que se haga el examen, el nivel de dificultad será el mismo y los criterios de corrección idénticos. Es decir, nos estamos planteando exámenes individualizados a través de un programa de ordenador, el cual, en cualquier caso, no entrará en vigor hasta 2020”.

En relación a los requisitos de capacidad financiera el reglamento recoge que “la declaración de insolvencia o de concurso de la empresa supone el incumplimiento del requisito de competencia profesional, por lo tanto, la pérdida de la autorización de transporte y la exclusión del mercado del transporte. Asimismo, la existencia de deudas con la Administración pública también



“La pérdida de honorabilidad va más allá de una mera sanción, ya que afecta a la libertad de la empresa, limitando derechos fundamentales recogidos en la Constitución”.

FRANCISCO CAAMAÑO



“Una vez el Reglamento pase al Consejo de Estado, y éste se pronuncie sobre el mismo, es difícil que se vuelva a tocar algo del documento definitivo; no habrá nuevo debate”.

EMILIO SIDERA

supondrá presumiblemente en el futuro un incumplimiento del requisito de capacidad financiera y, en consecuencia, la pérdida de la autorización”, explicó el ponente.

Respecto a la honorabilidad, **Emilio Sidera** dejó claro que su privación “no es una sanción, se trata de una consecuencia de la acumulación de sanciones por parte de la compañía. Tal es así, que la pierde tanto la empresa, sea persona física o jurídica, como el gestor de transporte. Ello conlleva la anulación de las autorizaciones de transporte, su inhabilitación para ser transportista durante los 12 meses siguientes a su declaración y la descalificación para ser gestor”.

Tras analizar los puntos que mayor controversia están levantando en el desarrollo del Reglamento (pérdida de honorabilidad, acceso al mercado, normalización de la empresa en el ámbito de las nuevas tecnologías, administración electrónica, figura del gestor del transporte, etc.), **Emilio Sidera** dejó claro para finalizar su intervención que actualmente el reglamento del ROTT “se encuentra en la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, a la espera de los informes pertinentes de los ministerios afectados. Luego pasará al Consejo de Estado, que, una vez se pronuncie, es difícil que se vuelva a tocar algo del documento definitivo; no habrá nuevo debate”.

Máxima preocupación

Tras **Sidera**, tomó la palabra **Carmelo González**, quien se refirió sobre aquellas cuestiones que, con los cambios normativos que se avecinan, cada vez inciden más sobre las empresas de transporte, hasta el punto de que “tendremos mayores dificultades para realizar nuestra actividad”, aseguró.

Entre otras cosas, y en relación a la Administración electrónica, dejó patente que “si bien se está haciendo un gran esfuerzo por parte del Ministerio de Fomento en este sentido, para muchas comunidades autónomas no es su prioridad, con lo cual estamos teniendo graves problemas incluso para solicitar y recibir las tarjetas, con lo que todo ello supone para nuestro día a día”, afirmó el presidente de CONETRANS.

No quiso dejar de hacer mención **González** sobre la honorabilidad, alarmándole especialmente todo lo que tiene que ver con el conductor, hasta el punto de que dejó en el aire varias preguntas: “¿qué ocurre si está conduciendo sin el CAP o si no tiene puntos del carnet y no se lo ha



“¿Por qué una empresa de transporte tiene que perder la capacidad económica por haber hecho un concurso de acreedores y otro tipo de compañía puede seguir trabajando hasta levantar la suspensión de pagos?”.

CARMELO GONZÁLEZ

dicho al empresario? ¿La responsabilidad es nuestra? En cualquier caso, me preocupa mucho que por una sola sanción tengamos que cerrar la empresa y, sobre todo, que la decisión de la pérdida de honorabilidad, en determinados casos, quede al criterio de la Comunidad Autónoma pertinente”.

En cuanto a la capacidad económica, **Carmelo González** dijo no explicarse “por qué una empresa de transporte tiene que perder dicha capacidad por haber hecho un concurso de acreedores y otro tipo de compañía puede seguir trabajando hasta levantar la suspensión de pagos. Se trata de una clara discriminación”.

Por lo que respecta al gestor de transporte, el presidente de CONETRANS advirtió que, teniendo en cuenta el nivel de exigencia y conocimiento que requiere el puesto, “no tengo muy claro que muchas empresas tengan esa figura. Habría que ver las particularidades de cada compañía en este sentido. Y luego la formación; ¿habrá un mismo examen para toda España? Está claro que debería ser así”.

Con todo, **González** se mostró especialmente sensible por la gran inseguridad

que tienen “nuestras compañías; tenemos una gran desprotección jurídica. Estoy muy preocupado por este sector, ya que mañana me puedo quedar sin empresa. Lo que no me parecería bien es que el que la hace no la pague”, concluyó.

Aspectos a revisar

Muy esperada era la intervención de **Francisco Caamaño**, quien hizo una valoración sobre los distintos elementos que se incluyen en el Reglamento tanto desde el punto de vista jurídico como económico y social. Tal es así, que centró su alocución en tres aspectos fundamentales para el desarrollo del ROTT, como son la honorabilidad, la capacidad financiera y las competencias funcionales de las Juntas Arbitrales.

Sobre la honorabilidad, **Caamaño** no dudó en afirmar que privarse de ella “va más allá de una mera sanción, ya que afecta a la libertad de la empresa, limitando derechos fundamentales recogidos en la Constitución y el libre ejercicio de la profesión, con lo que su regulación legal debe ser muy cuidadosa. Y es que la norma comunitaria dice que la respuesta en estos casos debe ser proporcionada, debiéndose tomar en consideración la conducta de la empresa, de los gestores y de cualquier otra persona pertinente”.

Según el Reglamento, “la pérdida de honorabilidad del gestor de transporte lleva aparejada ‘casi’ de manera automática, la del titular de la autorización del transporte. Curiosamente a la inversa, cuando el que pierde la honorabilidad es el titular de dicha autorización, el gestor, al menos, tiene una posibilidad de defensa, que pasa por poder justificar que él es inimputable porque está fuera del círculo de competencias que el Reglamento le asigna, y por lo tanto la infracción se ha cometido fuera de las responsabilidades que legalmente tiene atribuidas”, prosiguió el ex Ministro de Justicia.

A partir de aquí, **Francisco Caamaño** lanzó dos preguntas muy claras: “¿en qué momento el procedimiento sancionador previsto en la normativa tiene en cuenta la conducta de la empresa, de sus agentes y de cualquier persona pertinente (tal y como dice el Reglamento 403 del año 2016 de la Comisión Europea en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista), si es automática la pérdida de dicha honorabilidad? Por otro lado, ¿es proporcionado



La mesa de debate dedicada al ROTT levantó una gran expectación entre los congresistas y demás profesionales presentes en el foro celebrado en Gijón.

que cuando el gestor pierde la honorabilidad también lo haga automáticamente el titular de la autorización de transporte? Además, si se pierde es muy grave para la empresa y su reputación. Se produce una clara situación de indefensión”.

El problema añadido es que existe la posibilidad de que “las sanciones sean consideradas de forma diferente en cada Comunidad Autónoma. Debería existir un mecanismo interpretativo en algún ‘lugar’, cosa que no encuentro en el ROTT, que permita uniformar todo ello”.

Respecto a la **capacidad financiera**, **Francisco Caamaño** argumentó que el

Reglamento sigue insistiendo en que la mera declaración del concurso de acreedores implica la pérdida de la capacidad financiera y, por lo tanto, “de la autorización de transporte, lo que para las empresas del sector es terrible en tanto no tienen posibilidad de sobrevivir. ¿De qué me sirve entonces seguir resistiendo, buscar financiación, pactar con otras empresas, etc. si ya no tengo, al menos de momento, el elemento que me permite sostener la explotación de mi compañía?”.

Lo que habría que hacer y lo coherente “es que el administrador concursal sea quien informe a la Administración sobre la

viabilidad del proyecto empresarial que se ha declarado en concurso”, añadió el ponente.

Ya en lo que se refiere a las **Juntas Arbitrales**, **Caamaño** explicó que se trata de una modalidad que ha ido ganando peso con los años, hasta el punto de que hoy en día admite asuntos vinculados con la acción directa del transportista efectivo que introdujo la reforma de la LOTT del año 2013. “Y es que cuanto más arbitraje haya y se pueda liberar a los tribunales del número asuntos relacionados con todo ello, mejor para el propio sector y para la justicia”.





En busca del equilibrio multimodal en el Transporte Marítimo a Corta Distancia

BALEÀRIA CENTRÓ EL PROTAGONISMO DEL DEBATE

Ramón Vázquez, presidente de ACTE y vicepresidente de CETM Multimodal, condujo con acierto un interesante debate, al plantear a los intervinientes todas las cuestiones "clave" que planean sobre este modo de transporte, es decir, la combinación carretera-barco.

En opinión del moderador, "si no existen compromisos claros entre los distintos sectores que intervienen en el transporte marítimo a corta distancia, y las administraciones no apoyan este modo de transporte multimodal, jamás tendremos la sostenibilidad necesaria para hacerlo funcionar correctamente". Vázquez desglosó los temas que, a su juicio, son imprescindibles aclarar para que las partes que intervienen en el proceso lleguen a buen puerto, con beneficios mutuos.

¿Tienen que existir **ayudas públicas o subvenciones** al transporte marítimo, a la hora de abrir una nueva línea? Y, ¿a **quién deben ir dirigidas**, a la compañía

naviera o al transportista por carretera? ¿**Quién debe contratar la carga**, la naviera o el transportista; es decir, ¿quién debe tener la llave del mercado?

¿Cómo **compatibilizar** los distintos **tipos de carga** que puede llevar el barco, cuando en el puerto existen diferentes muelles para distintas clases de mercancías? ¿Qué es más **rentable, subir el trailer completo o solo el semirremolque**, al barco?

¿Cómo deben ser los **tráficos**, su frecuencia y los tiempos de tránsito?

¿Qué tipo de buques deben operar, los de carga o los Ro-pax (combinación de pasaje y carga)?

¿Qué pasa con los **costes**?

¿Qué **necesidades tiene el transportista** por carretera, qué cambios debe hacer en su estructura y qué ventajas le reporta el transporte combinado?

Las cuatro "patas" de un servicio integral

Éstos fueron los principales interrogantes analizados y debatidos en una animada mesa redonda, en la que intervinieron un **cargador (Adrián Fariña**, responsable de **Transporte de la Corporación Alimentaria Peñasanta, Capsa**), un **transportista (Borja de Torres**, presidente de **Acotral** y presidente de **CETM Multimodal**), **José Antonio Lago**, direc-



Ramón Vázquez, presidente de Acte y vicepresidente de CETM Multimodal, fue el encargado de moderar el debate, partiendo de que la Unión Europea pretende transferir buena parte del tráfico por carretera al barco.

tor de Innovación y Desarrollo del **Puerto de Gijón** y **Víctor Terricabras**, director general de Negocio y consejero de la naviera **Baleària**.

Como hemos señalado, la noticia más destacada de este Foro ha sido el interés demostrado por Baleària en poner de nuevo en funcionamiento la línea Gijón-Nantes, para lo que se encuentra en negociaciones con Fomento y Puertos del Estado. De ahí el que en el debate la mayor parte de las cuestiones se centraran en conocer más detalles sobre sus planteamientos en el futuro tráfico.

LA OPINIÓN DE LA NAVIERA

“Las nuevas líneas precisan de un apoyo hasta que cojan velocidad de crucero y le permitan ser sostenibles. Es fundamental que las ayudas sean a la compañía marítima, sobre todo si su utilización es conjunta, pasajeros-mercancías. La líneas serán siempre sostenibles si aportan valor a los clientes, eficiencia en costes y un buen servicio”, afirmó **Víctor Terricabras**, de Baleària. *“De todas formas -aseguró-, nuestro modelo está afectado por los costes portuarios, por lo que las ayudas son imprescindibles para que exista una viabilidad clara y un correcto funcionamiento de la línea”*.

Cabe señalar que es el **Ro-pax** (una combinación de pasajeros y mercancías a transportar), el servicio que más le interesa a la naviera.

Por otra parte, el representante de Baleària explicó que trabajan con todo tipo de clientes, *“adaptándonos a las necesidades del mercado”*.

Sobre el tipo de cargas a transportar, señaló que prefieren **la carga rodada**. Lo



“En principio las frecuencias de salidas podrían ser de tres días por semana, en temporada alta”

VÍCTOR TERRICABRAS
(Baleària)

normal es que lleven el semirremolque enganchado a la cabeza tractora, *“salvo al pasar el estrecho de Gibraltar”*, explicó el ponente.

Las frecuencias del servicio

Dadas las condiciones de trabajo que emplea la naviera, Terricabras aseguró que pueden llegar a ser muy eficientes en los **trámites y en los tiempos de carga y descarga**.

Con respecto a **las frecuencias de salidas**, el representante de Baleària cree que se pueden ofertar más servicios si las distancias son cortas, de hasta **tres días por semana**, en temporada alta. No obstante, opina que sería hartó complicado dar servicio los fines de semana.

Por último, y en lo que concierne a la implicación de los actores implicados en un proyecto de este tipo, Víctor Terricabras habló de la *“necesidad de generar un mercado, lo que conlleva dificultades, porque no es fácil cambiar la mentalidad de trabajo a los clientes”*, en referencia a los transportistas por carretera.

LA APUESTA DEL PUERTO

José Antonio Lago (Puerto de Gijón), consideró interesante abrir una nueva línea, después de la última experiencia (se mantuvo durante cuatro años, de 2010 a



“Con muelles separados en función del tipo de carga, es complicado transportar diferentes productos en el barco”

JOSÉ ANTONIO LAGO
(Puerto de Gijón)

2014), en la que se movían 120 unidades en cada viaje. Respecto a las **ayudas**, *“no estaría de más que también las recibiera el puerto, para mejorar su operativa; aunque no tenemos un criterio definido al respecto, lo importante es que gracias a las subvenciones se consiga que exista una línea que pueda consolidarse”*.

Una de las fórmulas que emplea el puerto de Gijón para minimizar los tiempos de espera es la implantación de **plataformas electrónicas**, *“algo que ya estamos realizando”*, aseguró Lago.

Sobre la posibilidad de realizar un transporte **multiproducto**, señaló las dificultades de poder transportar distintos tipos de carga, *“puesto que tenemos muelles separados para agrupar las cargas, ya que cada mercancía precisa de un tratamiento diferente”*.

Total disponibilidad para las navieras

Las **tasas portuarias** constituyen también un hándicap. De otro lado, la estiba y su regulación suponen un escollo de no fácil solución. De todas formas, el representante del puerto de Gijón dijo estar convencido de que **“debemos mejorar nuestra gestión”**.

En cuanto a los servicios que precisan las navieras (salidas y entradas de los

buques), Lago afirmó que El Musel *"tiene una disponibilidad absoluta. Lo ideal sería un servicio diario, incluso podemos trabajar los fines de semana"*.

EL CARGADOR BUSCA REDUCIR COSTES

Adrián Fariña, (Capsa), reclamó flexibilidad por parte del transportista, además de eficiencia y costes razonables. En su opinión, las ayudas son necesarias y tienen que redundar en un **"menor coste para la carga"**, además de convencer al transportista para que utilice el barco.

Por lo que respecta a los **contratos con los proveedores**, Fariña dijo no tener inconveniente en negociar directamente con la naviera. *"Lo que no queremos es tratar con operadores que no nos den un valor añadido"*, aseveró, señalando además que *"en logística la línea recta no es la más flexible, pues depende de los servicios y de los costes; no somos fieles a un proveedor determinado"*.

"Apostaremos por una línea marítima si vemos que tiene futuro y viabilidad; nos adaptaremos, pero habría que bajar los precios", enfatizó. En otro tiempo llegaron a utilizar el tren, pero no es tan flexible como la carretera, *"ya que en nuestro trabajo no sabemos cuanta mercancía vamos a fabricar el mes que viene"*. Fariña explicó que hasta un 80 por 100 de sus mercancías pueden ser susceptibles de "adaptarse" a un modo de transporte



"No se puede crear una nueva línea marítima para que un tiempo más tarde desaparezca"

BORJA DE TORRES
(Acotral)

determinado, pero no el 20 por 100 restante.

AL TRANSPORTISTA LE INTERESA LA ALIANZA CON EL BARCO

Borja de Torres (Acotral) insistió en ofrecer un servicio integral a los clientes,



"Apostaremos por una línea marítima si vemos que tiene futuro y viabilidad"

ADRIÁN FARIÑA
(Capsa)

"pero debe hacerse por todas las partes implicadas en el transporte multimodal".

A su juicio, **"no se puede crear una nueva línea marítima para que un tiempo más tarde desaparezca, porque eso deja muy mal sabor al sector"**. De Torres prefiere que sea éste (el transportista) quien cobre la subvención, *"pero eso no es lo importante, porque la subvención puede ser*



nuestro enemigo, hace falta que la línea sea rentable después de que la ayuda se haya agotado”.

En busca de la flexibilidad

¿Vehículo completo o semirremolque? Borja de Torres se quejó de que obligatoriamente debe embarcar el conjunto, debido al mal servicio de arrastre de los puertos, que además tiene un sobrecoste añadido: **“subir un conductor al barco es ineficiente, pero tenemos que dar servicio al cliente. No obstante, en una segunda fase trataremos de llevar solo el semirremolque”**. De otro lado, apuntó que los barcos deben ser más flexibles, multiproducto y multidestino, para que se puedan transportar distintas mercancías y atender mejor las necesidades del transportista por carretera. *“Sería mejor unir, clasificar los puertos, en lugar de que compitan entre ellos; lo ideal es que cada uno se especializara en un tipo de mercancía determinado. Hay que buscar el equilibrio entre ser operativo y flexible”*, apuntó.

Por último afirmó que sin la implicación con el cargador será muy difícil que el sistema, la cadena, funcione: *“nunca*



La reapertura de la línea Gijón-Nantes tiene visos de ser algo más que una posibilidad.

existirá un sistema perfecto, pero podemos mejorarlo”.

Finalmente, Borja de Torres insistió, además, en que *“la alianza con el barco*

ayudaría a mejorar la relación con el cargador. En multimodal nunca existirá un acuerdo perfecto entre las partes, pero siempre será susceptible de mejoras”.



www.setram.com

www.setramoperadorlogisticomultimodal.com

<https://goo.gl/c6db94>

@_setram

<https://www.youtube.com/user/gruposetram>

Carrer Y, Tram VII.

Edifici Setram (Port de Barcelona)

E-08040 Barcelona

T. +34 93 289 56 81

info@setram.com

CLAUSURA



LA HORA DE LA “SINCRO-MODALIDAD”

La clausura del “V Foro de Transporte Multimodal” corrió a cargo de **Ovidio de la Roza**, quien dio paso a los dos protagonistas de la misma, **Félix Baragaño**, presidente de la **Cámara de Comercio de Gijón**, y **José Llorca**, presidente de **Puertos del Estado**.

Baragaño fue el primero en intervenir, y lo hizo reconociendo que “desde la Cámara de Comercio de Gijón tratamos siempre de poner en valor el transporte, tanto de mercancías como de pasajeros”.

Por otro lado, **Félix Baragaño** se refirió a otros dos aspectos muy vinculados al sector de la multimodalidad: por un lado, resaltó la importancia de culminar “las infraestructuras que acaban por vertebrar Asturias en lo que a tráfico de mercancías se refiere”, y por otro, destacó “la necesidad de seguir trabajando en el tratamiento legal de la figura del autónomo para trata de seguir mejorando sus condiciones”.

Acto seguido, tomó la palabra **José Llorca**, quien señaló que “debemos trabajar para que los costes logísticos en nuestro país sean los menores posibles, ya que sin duda es una de las claves de la competitividad empresarial y de todo el sistema productivo”. Por otra parte, recordó que en el 25 aniversario de la creación de este ente ya se han invertido 14.000 millones de euros en los puertos españoles. **Llorca** auguró una consolidación de las autopistas del mar en la fachada atlántica e importantes cambios tecnológicos, de reducciones de emisiones y de conectividad en el transporte marítimo en un futuro próximo. En este sentido, **José Llorca** se mostró orgulloso de que España se encuentre entre los diez países con mejores instalaciones portuarias del mundo.

En cuanto al futuro, el presidente de Puertos del Estado dejó claro que éste pasa por la descarbonización, “lo que va

a significar tener que contar con una flota determinada, algo que es especialmente sensible en el transporte marítimo. Es por ello que la implantación progresiva del gas como combustible, y todo o que ello conlleva, toma cada vez mayor importancia. Pero también la progresiva electrificación de los buques y los puertos está ahí y será una realidad en poco tiempo”, afirmó.

Por otro lado, **Llorca** destacó “la importancia de la conectividad alrededor de los puertos (tanto viaria como ferroviaria) de cara a prepararlos para las exigencias futuras, consiguiendo así la perfecta integración de los modos”.

En otro orden de cosas, el presidente de Puertos del Estado se refirió al propio concepto de la intermodalidad en el sentido de que su acepción futura y su propio desarrollo pasa más por lo que bautizó como “sincro-modalidad”, o lo que es lo mismo, un sistema en el que va a

resultar muy importante la toma de decisiones, en tiempo real, sobre cuál es el modo más conveniente para cada necesidad. Ello, además, va a traer consigo la automatización de todo el equipamiento que forma parte de la cadena logística. Y es que *“los tiempos están cambiando muy rápidamente, de forma que en no más de 5-6 años veremos vehículos sin conductor e incluso más pronto que tarde buques sin tripulación”*, aseguró.

Desde Puertos del Estado *“tenemos claro que nos encontramos ante una realidad para la que tenemos que estar preparados, ya que los flujos ligados a las cadenas intermodales basados en la economía 4.0 serán desarrollados en base a las nuevas tecnologías”*, añadió **José Llorca**.

Está claro por todo ello, que *“nos encontramos en tiempo de cambios, y hay que saber adaptarse a los mismos si queremos seguir en el mercado, por lo que todos los modos de transporte tienen que trabajar conjuntamente en cadenas de datos abiertas para que las redes multimodales desarrollen todo su potencial”*, finalizó **Llorca**.



“Nos encontramos en tiempo de cambios, y hay que saber adaptarse a los mismos si queremos seguir en el mercado”.
JOSÉ LLORCA



“Es imprescindible culminar las infraestructuras que acaben por vertebrar Asturias en lo que a tráfico de mercancías se refiere”.
FÉLIX BARAGAÑO

Comité Ejecutivo de la CETM, Pendientes de los “Módulos”



Vista parcial de los asistentes al Comité Ejecutivo.

La ciudad de Gijón fue también el lugar de encuentro para la reunión del Comité Ejecutivo de la CETM, previo a la celebración del V Foro de Transporte Multimodal. En el prólogo de la misma y entre otras cuestiones analizadas, el presidente de la Confederación, Ovidio de la Roza, mostró su preocupación por los recientes acontecimientos relacionados con el “proceso” catalán, una de cuyas últimas actuaciones fue la convocatoria de huelga del pasado 8 de noviembre, en la que debido a los cortes de carreteras el transporte sufrió pérdidas superiores a los 25 millones de euros, según las estimaciones de la propia CETM.

El mantenimiento o derogación del actual sistema de tributación por Módulos fue otro de los asuntos tratados por el Comité Ejecutivo, quien señaló que a estas alturas no son pocos los autónomos que están constituyendo sociedades unipersonales, y la incertidumbre crea una inseguridad jurídica que a nadie beneficia. Hay que señalar que, con posterioridad a este encuentro, el Ministerio de Hacienda daba a conocer un proyecto de Orden Ministerial que, en principio, mantiene la estructura actual, en relación con el IRPF y el IVA, pero sin detallar las cantidades excluyentes, como hacía en la OM precedente. Todo indica que hasta mediados de este mes

no se desvelará si habrá o no prórroga. Por otra parte, los asistentes manifestaron su oposición total a la instauración de nuevos peajes, como el de Echegarate en Guipúzcoa, y diversos tramos de las N-340 y N-232, además de las autopistas AP-1, AP-7 y AP-68, asegurando que plantearán acciones de diversa índole para tratar de impedir que de esta forma “se instaure una euroviñeta por tramos en todo el país”. Por último, cabe señalar que la ejecutiva de la Confederación decidió que la villa de Madrid sea la sede de su próximo Congreso Nacional, que tendrá lugar en la segunda quincena del mes de octubre de 2018.



Exposición de vehículos, sistemas y componentes

MARCAS E INDUSTRIA AUXILIAR, EN APOYO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

El "Foro de Transporte Multimodal" no sería lo mismo sin la presencia de fabricantes de camiones, proveedores de equipos e industria auxiliar, y representantes de operadores logísticos y de las entidades

relacionadas con este sector de actividad, quienes, con su apoyo, hacen que esta cita se haya convertido tras sus cinco ediciones en una referencia no ya solo en Asturias, sino en el resto de España.

En cuanto a las marcas, estuvieron presentes Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Scania, Renault Trucks y Volvo quienes llevaron a Gijón algunas de las variantes más actuales de sus modelos más representativos.

VEHÍCULOS



(Iveco): El fabricante Iveco llevó al foro un Stralis NP 400, una variante de gas natural licuado (GNL) que consigue una autonomía máxima de hasta 1.500 kilómetros, garantizando así las misiones del transporte de larga distancia. El motor es un 400 CV, igual al de su equivalente diésel, mientras que el cambio es uno automatizado de 12 relaciones.



(MAN): El MAN TGX 18.500 EfficientLine 3 equipa el eficaz motor DC26 de 500 CV de potencia, un bloque que ofrece un gran rendimiento y la máxima fiabilidad posible. Además, gracias a las mejoras introducidas en cuanto al consumo en la versión de 2016, el moderno filtro de partículas diésel y el sofisticado sistema de recirculación de gases que incluye, las emisiones de partículas son realmente bajas.



(Mercedes-Benz): La gama Actros de Mercedes-Benz monta, entre otros, el motor OM471 de 12,8 litros de cilindrada con potencias de 421, 449, 476, 510 y 530 CV con pares máximos entre 2.100 y 2.600 Nm. Se trata de una bancada con un consumo muy ajustado, a lo que contribuye la transmisión optimizada de 12 velocidades con una estrategia de cambio mejorada.



Por su parte, no faltaron empresas de servicios y demás entidades que mostraron a los profesionales que se dieron cita la ciudad asturiana algunos de los productos y actividades comerciales que proponen al

transporte, como Alcoa-Denaparts, Puerto de Gijón, Intercargo Asturias, Casintra, Continental-icf, GantaBI o GesinFlot.

También se hicieron notar las compañías de seguros Allianz y Ascor que mantienen

una serie de acuerdos desde hace tiempo con ASETRA (CETM Asturias) para darles el servicio más completo a sus asociados, que se benefician de todas las prestaciones con las que cuentan.



(Renault Trucks): Para Gijón, el fabricante francés Renault Trucks se decidió por la Serie T con el motor DT13 de 440CV, si bien también está disponible con potencias de 480 y 520 CV. Esta variante se comercializa con tres tipos de cabina: DAY CAB (cabina corta, techo estándar), NIGHT & DAY CAB (cabina larga y techo estándar), y SLEEPER CAB (cabina larga y techo sobreelevado).



(Scania): La marca sueca Scania exhibió en el Foro de Transporte Multimodal una unidad perteneciente a la Serie R con mecánica de 13 litros, 6 cilindros, una potencia de 450 CV y un par motor de 2.350 Nm, un vehículo que destaca, sobre todo, por una economía de consumo insuperable, como lo demuestra el hecho que en la prueba realizada por esta revista, el gasto medio no llegó a los 28,5 litros.



(Volvo): En esta ocasión, Volvo Trucks mostró en el foro asturiano una unidad del FH 500, que "escondía" el motor D13K de 12,8 litros de capacidad y seis cilindros, para una potencia declarada de 500 CV y un par motor de 2.500 Nm entre las 1.000 y los 1.400 Nm. Este bloque también se sirve con otras cuatro potencias, de 420, 460 y 540 CV. Y todo ello con el magnífico cambio I-Shift.

EXPOSITORES



(INTERCARGO): Ubicada en el puerto de Gijón, Intercargo Asturias es una sociedad cuyo objetivo pasa por proporcionar soluciones eficaces y de calidad a sus clientes dentro del sector del transporte de mercancías por carretera, ofreciendo al mismo tiempo todo tipo de actividades relacionadas con la logística del contenedor. Además de contar con una flota de camiones de más de 500 unidades, dispone de un depósito de contenedores de 8.000 m2 con capacidad para 1.000 TEUs.



(CASINTRA): Casintra es un operador global en logística que propone un modelo de gestión donde todo gira en torno a los requerimientos de sus clientes. Opera a nivel nacional e internacional y cuenta con infraestructuras en Granda (Asturias), Madrid, Barcelona y Bilbao. Entre los servicios que presta, está el de transporte nacional e internacional de todo tipo, destacando entre todos ellos el de graneles y contenedores.



(GANTABI): GantaBI es una herramienta de software para ayudar a las empresas de transporte a construir diferentes cuadros de mando (resumen de viajes, cálculo de dietas, eco performance para visualizar las calificaciones en cuanto a su comportamiento de conducción, etc.) provenientes de múltiples fuentes y, como tal, fue presentada a todos los profesionales en el foro.



(CONTINENTAL): La marca VDO, perteneciente a la multinacional Continental, acudió a Asturias con su distribuidor icf Comunicaciones. Y lo hizo presentando su última novedad, el DTCO 3.0, una versión de su tacógrafo digital en el que se ha trabajado la fiabilidad y la tecnología. Entre otras cosas, presenta una mejora en el manejo de las tarjetas, así como una mayor rapidez en la descarga de datos.



(TDI): TDI, Técnicas de Ingeniería SL, presentó en el foro el sistema de gestión de flotas GesInFlot para la gestión de normativas de calidad, buenas prácticas y seguridad en el transporte por carretera.

GesInFlot ayuda a mantener al día la documentación exigida por las principales normas de calidad y seguridad implantadas en el sector logístico y de transporte. Simplifica la obtención y registro de la mayor parte de la documentación que demandan los auditores de las normas de calidad y seguridad en el sector.

Los procesos en GesInFlot están adaptados a las siguientes normas: IFS Logistics, QS. Quality Scheme for food, BRC Global Standards, GDP PHARMA, TAPA, ISO 28000, ISO 9001.



(PUERTO DE GIJÓN): El Puerto de Gijón siempre ha apoyado la celebración de este foro, con lo que su presencia en el mismo se hacía obligada. Así, sus representantes dieron a conocer todos los servicios que ofrecen en el sector del transporte y la logística. Conectado con la Red Nacional de Autopistas, dispone de una terminal ferroviaria específica de contenedores (TECO). Además, cuenta con más de 65 hectáreas de terrenos disponibles para tráfic de proyectos próximos a los atraques.



(ALCOA): La marca de llantas Alcoa no podía faltar en el foro celebrado en Gijón, al que asistió de la mano de su distribuidor premium Denaparts. En su stand, se pudieron ver dos modelos de llantas: Dura-Bright, fácilmente lavable con agua y jabón de la etiqueta negra (la mejor con la que cuenta la compañía en su catálogo, y la LVL ONE, que precisa pulido para abrillantarla). También presentaron varios accesorios tanto de limpieza como de embellecimiento.

DÉJATE LLEVAR

Con su motor de 11 litros, sus 455 CV de potencia nominal y su cabina StreamSpace este Mercedes es el producto más popular del constructor alemán en todo Europa. A su acabado y su suelo completamente plano hay que unir un contenido consumo.

Texto: Txetxu Calleja • Fotos: Juan Caraballo

El semáforo

Despunta:

- Consumo.
- Acabado.
- Suelo plano.
- Espejos.
- Inteligencia de la caja de cambios.

Superable:

- Suspensión muy blanda.
- Entrega lenta de su potencia.
- No lleva sirga para comprobar el nivel de lubricante motor.
- No se pueden abrir los dos cofres laterales al unísono.



<https://www.youtube.com/transportetv>



Cal y Arena



Las cabinas StreamSpace con suelo plano de Mercedes-Benz fueron las primeras en ofrecer soluciones que en la actualidad nos pueden parecer como muy comunes. Entre sus mejores virtudes encontramos su impresionante acabado, sus espejos que ofrecen una perfecta visión hacia atrás -y que apenas si ocasionan puntos muertos hacia delante- y un extraordinario ordenador de a bordo.

En la pantalla del citado ordenador encontramos, por ejemplo, información completísima sobre los tiempos de conducción y descanso, sobre la temperatura a la que trabajan diferentes partes mecánicas del vehículo o la presión de los neumáticos. De hecho hay quien afirma que este cúmulo de detalles es excesivo, que puede desviar de algún modo la concentración del conductor. Pero de lo que no cabe duda es de que a más información, mejor se tratará la mecánica y, que por tanto, mayor rendimiento se le sacará al vehículo. En lo relativo a las cajas de cambios con guiado mediante GPS, Mercedes también fue pionera. Su inteligencia y anticipación es envidiable, saltándose velocidades sin el más mínimo complejo. También hay a quien no le gusta este tipo de proceder. Pero en lo relativo al consumo de combustible ahorrar en número de cambios siempre es un acierto.

El consumo es sin duda la virtud estrella de este 1846. Eso sí, lo hace de una forma muy triste. El conductor siente que el vehículo no responde a sus ordenes sobre el acelerador. Los productos pesados de Mercedes hace tiempo, los viejos Actros incluidos, que son un tanto remolones. Pero en su favor hay que decir que son más *veloces* si activamos el control de crucero.

El punto más débil de estos camiones lo encontramos en la suspensión. Sus apoyos son laxos, lo que hace que el conjunto del sistema negocie de forma demasiado blanda las irregularidades del terreno.

Conducir un Actros es toda una experiencia. El camión ya impresiona desde su exterior. Su calandra y ópticas son atractivas y sus carenados denotan que estos vehículos están diseñados para ahorrar.

En su interior encontramos un perfecto acabado, un gusto por los detalles, un potentísimo ordenador de a bordo y un volante multifunción con reminiscencias de turismo.

Pero lo que marca la diferencia es cuando lo ponemos en marcha. En este momento tenemos que cambiar por completo nuestra forma de obrar, estamos ante una nueva máquina que precisa de nuevas rutinas. La funcional palanca de cambios, situada evidentemente a la derecha de la barra de la dirección, nos da acceso a los frenos continuos -retardador hidráulico y freno motor- y a todas las funciones del cambio de marchas.

Al seleccionar la posición **D** ya podemos comenzar a movernos. Entonces se nos presentan tres opciones: **AUTOMÁTICO, ECONOMICA** y **MANUAL**. La primera y la última de ellas, la **AUTOMÁTICO** y la **MANUAL**, son utilidades completamente convencionales. La primera gestiona el cambio autónomamente, aunque también permite al conductor realizar esta tarea. La segunda solución bloquea el cambio, lo que hace que cualquier salto de marcha lo tenga que ordenar el conductor.

La función **ECONOMICA** básicamente no te permite circular por encima de los 85 km/h. El conductor es quien toma esta decisión. Es decir, podemos trabajar a voluntad a 85 o a 90 km/h. Una diferencia sustancial con los Actros euro6 de hasta 2015, es que ha desaparecido el programa **POWER**. Este recurso aumentaba el régimen de trabajo del motor por un tiempo limitado. A todas luces esta alternativa no aportaba nada en el ahorro de combustible y además hay que reconocer que no se echa de menos.

Hasta aquí realmente apenas si encontramos excesivas novedades con la competencia. A partir de ahora es donde hay que cambiar la forma de pensar y actuar. Si pisamos el acelerador el camión comienza a andar, pero de forma muy progresiva, sin gracia, sin garra. Si queremos que comience a trabajar con más brío hay que accionar el control de velocidad. Tampoco es que el vehículo se transforme en una fiera, pero se lanza de una forma mucho más eficaz. Eso sí, optando siempre por el mejor régimen, en el más rentable.

En estos nuevos Actros la función eco-roll se conecta aún con más prontitud y trabaja por más tiempo.

Detalles



Los nuevos Actros no llevan sirga para medir el nivel de aceite. El conductor únicamente puede comprobar el nivel del lubricante a través del ordenador de a bordo.



Mediante los comandos situados a la derecha del volante tenemos acceso al potente ordenador de abordo del vehículo.



El asiento tipo transportín del acompañante facilita la vida del conductor solitario, pero resulta incómodo -dado que carece de suspensión- cuando se trabaja en modo: doble tripulación.



No es posible abrir las dos compuertas laterales al unísono. La situada en la parte superior se abre hacia la izquierda, mientras que la inferior lo hace hacia arriba.



Las cabinas StreamSpace de 2,3 metros de ancho se ofrecen en dos versiones: con túnel motor de 170 mm de alto o sin túnel motor. Las StreamSpace de 2,5 metros de ancho siempre disfrutan de piso plano.



Mercedes-Benz apuesta siempre por la seguridad. Estos puntos marcados en el vano de las puertas indican a los bomberos el lugar idóneo para realizar un corte en la cabina en caso de descarceración.



Cadena cinemática

Control de emisiones mediante SCR + ECR



Inyección asimétrica

Los OM 470 fueron remozados hace 2 años. En ellos encontramos la válvula EGR situada ahora en el colector de escape. Además de regular la cantidad de gases recirculados, gestiona el trabajo del nuevo turbocompresor. La inyección asimétrica del combustible es una solución propia de Mercedes que permite regenerar el filtro de partículas sin tener que utilizar un 7º inyector. Por último hay que hacer referencia a su nuevo turbo asimétrico de fabricación propia. El compresor es menos complejo -por lo tanto más fiable- y no utiliza válvula de descarga.

Prestaciones

SUBIENDO	A) Guadarrama	B) Caloco	C) Honrubia	D) Somosierra	E) El Portachuelo	F) La Cabrera	G) Venturada
Marcha:	9ª	10ª	9ª	9ª	8ª	9ª	8ª
R.P.M.:	1.449	1.042	1.364	1.278	1.396	1.335	1.396
Velocidad mín.:	51 km/h	47 km/h	48 km/h	45 km/h	38 km/h	47 km/h	38 km/h
Velocidad med.:	53,45 km/h	56,13 km/h	60,42 km/h	57,66 km/h	65,00 km/h	63,18 km/h	65,37 km/h
Cons. med. l/100 km:	140,78	103,12	105,56	121,33	86,98	92,63	73,72
Desnivel	3,1%	3,7%	4%	5,5%	3,5%	4%	5,4%

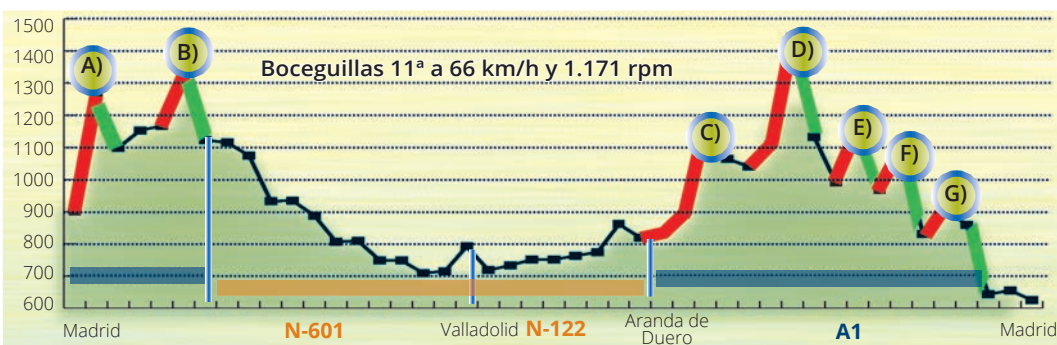
SUBIENDO

C) - Honrubia de la Cuesta (A1) CON EL PROGRAMA ECONÓMICO

Entramos con la 12ª relación a 85 km/h y 1.178 rpm.
 - 1ª reducción para 11ª a 75 km/h y 1.039 rpm. Programa AUTOMÁTICO.
 - 2ª reducción para 10ª a 59 km/h y 1.047 rpm. Programa AUTOMÁTICO.
 - 3ª reducción para 9ª a 50 km/h y 1.100 rpm. Programa AUTOMÁTICO.
 - 1ª recuperación para 10ª a 57 km/h y 1.619 rpm. Programa AUTOMÁTICO.
 - 4ª reducción para 9ª a 61 km/h y 1.086 rpm. Programa AUTOMÁTICO.

E) - El Portachuelo (A1) CON EL PROGRAMA NORMAL

Entramos en el corte de inyección en la 12ª relación a 90 km/h y 1.247 rpm.
 - 1ª reducción para 11ª a 77 km/h y 1.067 rpm. Programa AUTOMÁTICO.
 - 1ª recuperación para 12ª a 78 km/h y 1.384 rpm. Programa AUTOMÁTICO.
 - 2ª reducción para 11ª a 77 km/h y 1.067 rpm. Programa AUTOMÁTICO.
 - 3ª reducción para 10ª a 60 km/h y 1.064 rpm. Programa AUTOMÁTICO.
 - 4ª reducción para 8ª a 45 km/h y 1.998 rpm. Programa AUTOMÁTICO.



BAJANDO **

	A) Guadarrama	B) Caloco	D) Somosierra	E) El Portachuelo	F) La Cabrera	G) Venturada
Marcha:	10ª	10ª	10ª	10ª	10ª	10ª
R.P.M.:	1.996	1.929	1.730	1.730	1.774	1.929
Velocidad referencia	90 km/h	87 km/h	78 km/h	78 km/h	80 km/h	87 km/h
Velocidad media	86,36 km/h	88,28 km/h	85,37 km/h	82,91 km/h	89,66 km/h	83,30 km/h
Consumo l/100 km:	17,82	9,80	9,24	2,54	0,34	7,40
Desnivel	3,1%	3,7%	5,5%	3,5%	4%	5,4%
Tiempo de Frenado mm:ss **	00:00	00:24	00:49	00:07	00:16	00:00

** SIN retardador hidráulico

Tramos

	Km	Km/h	Consumo L/100 Km*	Cambios Nº	Tiempo frenado ** descenso mm:ss	Temp. °C
VILLALBA/PIE DE GUADARRAMA	4	85,71	59,58	9		25
PIE DE GUADARRAMA - TUNEL	7	53,45	140,78	5		22
TUNEL - PIE DEL CALOCO	13	86,36	17,82	3	00:24	25
PIE DEL CALOCO - ALTO CALOCO	5	56,13	103,12	4		22
ALTO CALOCO - PEAJE AUTOPISTA	30	88,28	9,80	5	00:00	25
TOTAL AUTOPISTA	59	78,06	36,55	26	00:24	
PEAJE AUTOPISTA - VALLADOLID						
TOTAL 1º TRAMO LLANO	85	80,47	17,95	12		26
VALLADOLID - VALLADOLID						
TOTAL CIUDAD	4	72,98	37,05	---		27
VALLADOLID - ARANDA DE DUERO						
TOTAL 2º TRAMO LLANO	92	74,47	27,20	39		28
ARANDA DE DUERO - CEREZO	52	78,90	44,20	31	00:00	24
CEREZO - PUERTO SOMOSIERRA	10	57,66	121,33	4		29
PTO. SOMOSIERRA - BUITRAGO	16	85,37	9,24	3	00:49	28
BUITRAGO - VENTURADA	26	76,00	36,32	29	00:00	30
VENTURADA - EL JARAMA	20	83,30	7,40	5	00:23	29
TOTAL A-1	124	77,56	37,57	72	00:00	
TOTAL MONTAÑA	41	58,38	109,45	36	01:36	
TOTAL	364	78,30	30,18 L/100	149	01:36	

* Al consumo de gasóleo se adiciona el de AdBlue en relación a su precio en el mercado. Ejemplo: Si el vehículo consume 2 litros de AdBlue y su precio es de 0,5 Euros, mientras que el coste del gasóleo es de 1 Euro, se sumará 1 litro extra al gasóleo consumido.

Sonoridad

	Sin carga	a plena carga
60 km/h	59,0 dB	64,3 dB
70 km/h	59,4 dB	65,2 dB
80 km/h	60,3 dB	66,0 dB
89 km/h	64,3 dB	66,5 dB
ralentí	53,9 dB	

Dim. Habitáculo

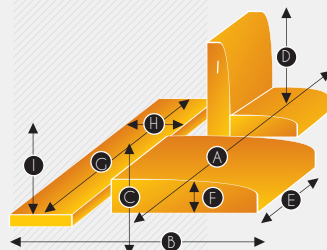
Dimensiones en mm



315/70R22.5

- A Ancho total.....237 cm
- B Largo total.....213 cm
- C Alto total.....193 cm
- D Dist. asiento/techo.....155 cm
- E Anchura del capo.....0 cm
- F Altura del capo.....0 cm
- G Largo litera.....220 cm
- H Ancho litera.....73 cm
- I Dist. litera inferior/techo.....138 cm

VOLUMEN HABITABLE 7,96 M³



En resumen

Este 1846 subió el alto del Caloco a una velocidad mínima más baja que la subida a Guadarrama. Cuando siempre es al contrario. En Guadarrama la velocidad mínima fue de 51 km/h a 1.449 rpm con la 9ª marcha engranada. En el Caloco utilizó la 10ª velocidad a 1.042 rpm a 47 km/h. La estrategia de cambio que utilizó la caja PowerShift3 fue diferente en cada caso. En cada uno de ellos el sistema buscó la solución más económica.

Consumo AdBlue	1,28 L/100 km
Precio AdBlue	0,70 €/Litro
Precio Gasóleo	1,099 €/Litro
Consumo Gasóleo*	29,45 L/100 Km
Velocidad media	78,30 Km/h
Coefficiente de rentabilidad	86,47 %

*-sin adicionar el consumo de AdBlue-

El tiempo



Día caluroso, tráfico normal en las primeras tres cuartas partes de recorrido, sin viento y obras al final de la APE y en la A1 a la altura de Honrubia de la Cuesta. Tráfico muy denso en la A1.

Los "ojos" del sistema, la geolocalización, comienzan a gestionar el cambio y optimizar el trabajo del propulsor. Deciden que marcha engranar y que caudal real de combustible hay que inyectar. Pero además, el control de cruce también gestiona otros sistemas como el alternador. Si el camión está rodando en una pendiente genera un caudal de tensión mínimo y cuando está bajando -cuando no hay inyección- comienza a trabajar a plena potencia. La inteligencia del conjunto no deja que la temperatura de las baterías descienda de los 15 °C.

¿Y EN LAS BAJADAS?

El conductor puede cambiar de marcha o pasar a modo **MANUAL** si así lo desea. Pero la geolocalización sigue trabajando con el resto de los sistemas. Y, además, el conductor enseñado tiene que reconocer que software es tan eficaz como él. En ocasiones opera por debajo de las 1.000 rpm, en otras cambia dos marchas e incluso en las bajadas utiliza una velocidad más larga si le sobra potencia de retención. Con este vehículo tuvimos que trabajar un poquito más. Al no llevar retardador hidráulico tuvimos que ir cambiando la programación del control de velocidad. En Somosierra, por ejemplo, regulamos el sistema a 75 km/h, para poder bajar de forma casi constante sobre los 90 km/h sin tener que usar en exceso el freno de servicio.

Mercedes ofrece como estándar un nuevo grupo con una relación final 2,533/1. Con esta desmultiplicación se alcanzan los 90 km/h a 1.210 rpm y los 85 km/h a 1.143 vueltas. O también se puede circular a 65 km/h a 874 rpm si las circunstancias lo aconsejan, aunque sería mejor decir: si el ordenador lo considera oportuno. Los nuevos Actros no solo son una intuitiva e inteligente caja de cambios PowerShift3. En su motor encontramos otras novedosas soluciones. Por ejemplo un nuevo turbo asimétrico, fabricado por Mercedes en su planta de Mannheim, y su relación con la válvula EGR. El mecanismo que regula la recirculación de los gases de escape se sitúa muy por delante del turbocompresor. De esta forma los gases que van a los cilindros cuatro a seis se derivan a la turbina, mientras que el resto directamente se dirigen al escape. El mecanismo prescinde del bypass y no necesita regular la posterior recirculación. Este desarrollo hace que suba un poco el consumo de AdBlue, porque se recirculan menos gases, lo que hace que el motor sufra menos y, por supuesto, necesite quemar menos combustible.



Las cabinas StreamSpace de 2,5 metros de ancho son 15 kg más ligeras que las BigSpace y pesan 20 kg menos que las GigaSpace.



A partir de 2015 los nuevos Actros euro6 C consumen casi un 9% menos de combustible. Sus motorizaciones se han visto aumentadas. Las nuevas versiones son: para los motores de 10,7 litros 455 CV, para los de 13 litros 530 CV y para los de 15,6 litros 625 CV.



Incluso Mercedes ahorra combustible cuando se utiliza el aire acondicionado. El conductor puede seleccionar entre la función **ROJA**, cuando el ambiente exterior es muy cálido, o la **VERDE** que la podemos considerar como la del **AIRE ACONDICIONADO ECONÓMICO**.

Más pruebas en
www.transporteprofesional.es



Mercedes-Benz ofrece el "ASISTENTE DE GIRO" en sus ACTROS. El sistema indica al conductor de modo visual y acústico si en un radio de acción de 3,75 m si detecta un obstáculo fijo o en movimiento. El asistente se desactiva cuando el vehículo supera los 36 km/h.

Sus competidores

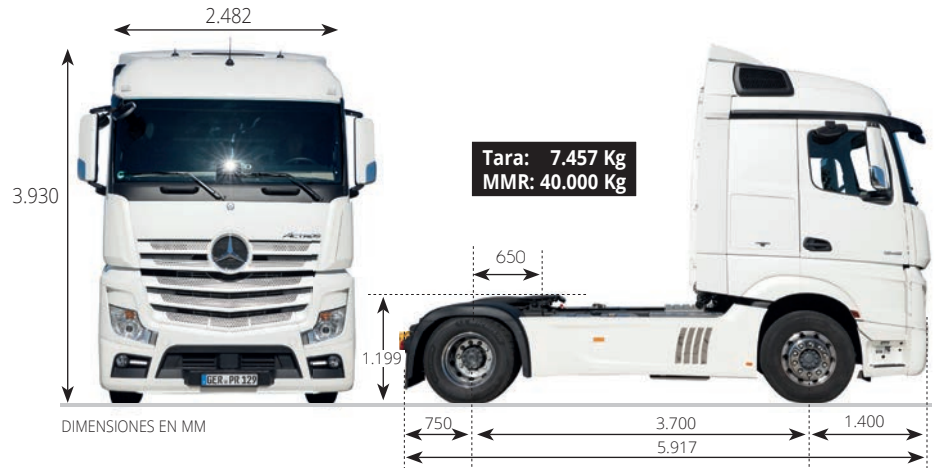
EURO 6

Modelo	MERCEDES ACTROS LS StreamSpace	DAF XF 450 Super Space Cab	IVECO AS 440S46 T/P Stralis XP	MAN TGX 18.460 XXL	RENAULT T 440 Sleeper Cab	Scania R 450	Volvo FH 460 Globetrotter
Cilindrada (cm ³)	10.677	10.800	11.118	12.419	12.777	12.740	12.777
Arquitectura	6 en línea	6 en línea	6 en línea	6 en línea	6 en línea	6 en línea	6 en línea
Control de NOx mediante	SCR+EGR	SCR+EGR	EGR	SCR+EGR	SCR+EGR en frío	EGR	SCR+EGR en frío
	doble árbol de levas/ turbo asimétrico/ common-rail X-pulse/ inyección asimétrica	doble árbol de levas/ turbo de geometría variable/common-rail	turbo de geometría variable/ common-rail	doble turbo en serie/ common-rail	common-rail	common-rail/ inyectores XPI	common-rail
Potencia máxima (CV)/rpm	455 -1.600-	449 -1.600-	460 -1.600/1.900-	460 -1.800-	439 -1.404/1.800-	450 -1.900-	460 -1.400/1.800-
Par máximo (kg-m)/rpm	2.200 -1.100-	2.200/2.300 -900/1.400-1.125-	2.150 -1.050-	2.300 -930/1.350-	2.244 -900/1.404-	2.350 -1.000/1.300-	2.300 -900/1.400-
Pot. de retención del freno motor (CV)/rpm	462 -2.300-	463 -2.100-	408 -2.400-	421 -2.300-	519 -2.300-	343 -2.400-	519 -2.300-
Consumo gasóleo - (L/100 km) (1)	29,45	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	31,19	28,43	32,81
Consumo AdBlue - (L/100 km) (2)	1,28	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	2,71 %	2,82 %	3,06 %
Velocidad media (km/h) (2)	78,30	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	77,40	78,27	79,22
Coefficiente de rentabilidad (2)	86,47	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	79,14 %	87,47 %	76,39 %
Tm de CO ₂ emitidas en 100.000 km (2)	78,78	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	vehículo aún no ensayado	83,42	76,05	87,62

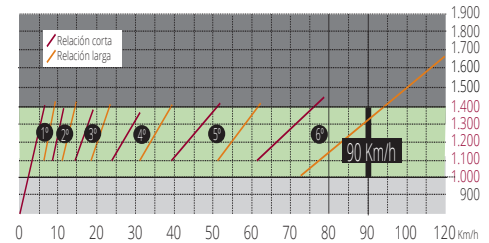
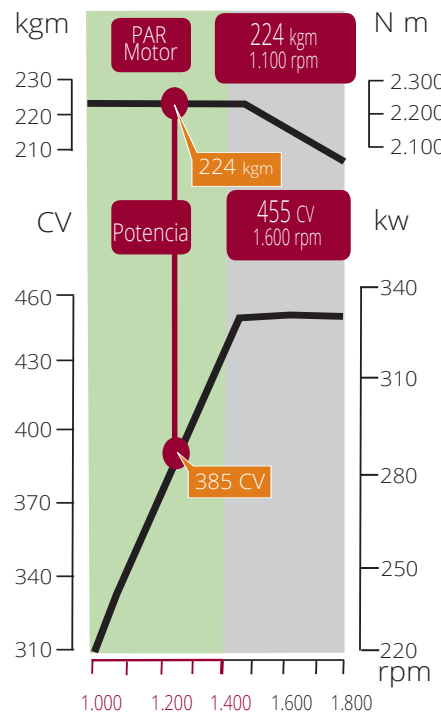
(1) En nuestro recorrido sin incluir el consumo de AdBlue. (2) En nuestro recorrido.

Ficha técnica

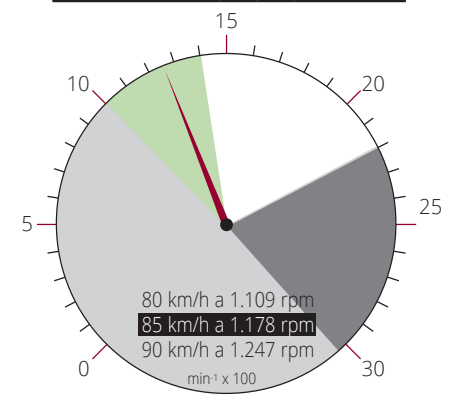
Marca	Mercedes-Benz
Tipo	Actros
Modelo	1846 LS tractora 4x2 StreamSpace
Motor	Diésel, cuatro tiempos, inyección directa asimétrica mediante common-rail X-Pluse regulado electrónicamente. Equipado con turbocompresor asimétrico e intercooler, culata monobloque, cuatro válvulas por cilindro.
Control de emisiones	SCR+EGR
Tipo	OM 470, R6, 10,7l EuroVI
Nº de cilindros	Seis en línea
Cilindrada	10,677 cm ³
Diámetro x Carrera	125 x 145 mm
Relación de compresión	18,5/1
Pot. máxima	455 CV (335 kw) a 1.600 rpm.
Par máximo	224 kg-m (2.200 Nm) a 1.100 rpm.
Pot. de retención	462 CV (340 kw) a 2.300 rpm.
Caja de cambios	G 211-12 Mercedes PowerShift3, accionamiento automatizado y guiado mediante geolocalización GPS. Doce relaciones y cuatro retromarchas. Caja básica de tres velocidades más un grupo antepuesto y un segundo desmultiplicador. Rango de la última relación 1/1.
Embrague	Monodisco en seco de 430 mm de diámetro. Fricción en seco mediante diafragma. Ajuste automático. Accionamiento robotizado.
Eje motriz	Mercedes-Benz R440-13A/C22.5. Simple reducción. Cónico con engranajes helicoidales. Bloqueo del diferencial. Relación final 2,611/1. Opcional 2'533/1.
Suspensión delantera	Mecánica sobre dos hojas por eje, barra estabilizadora y amortiguadores.
Suspensión trasera	Neumática sobre cuatro diaprés por eje, barra estabilizadora y amortiguadores. Regulación eléctrica.
Frenos delant.	Neumáticos sobre discos autoventilados. Ajuste automático y testigo de desgaste. Regulación EBS.
Frenos tras.	Neumáticos sobre discos autoventilados. Ajuste automático, testigo de desgaste y freno de estacionamiento. Regulación EBS Active Brake Assist3.
Equipo eléctrico	
Tensión	24 V
Batería	2 de 12 V y 220 Ah
Alternador	100 A
Motor de arranque	7 kw
Capacidad	
Circuito de lubricación	42 litros
Especificación SAE	ACEA E7 15W40
Circuito de refrigeración	38 litros
Caja de cambios	22 litros
Especificación SAE	API GL4 75W80
Grupo	12 litros
Especificación SAE	API GL5 80W90
Depósito de combustible	390 + 430 litros
Depósito de AdBlue	60 litros
Otros	
Llantas	22,5"
Neumáticos	315/70R22,5
Neumáticos	Delanteros: 385R5522,5, 315/70R22,5 y 315/80R22,5 Traseros: 315/70R22,5 y 315/80R22,5



- Vehículo: **Mercedes-Benz 1846 LS 4x2 StremSpace**
- Caja de cambios: **G 211-12 PowerShift (14,93-1,00)**
- Relación de eje motriz: **2,611/1**
- Dimensión de los neumáticos: **315/70R22,5-315/70R22,5**



Motor: OM 470, R6, 10,7l Euro VI



Erding

48° 18' 41.273" N 11° 55' 7.953" E

8 estaciones de servicio DKV



Allá donde vaya.

La DKV CARD – sin fronteras y segura.

Más de 65.500 puntos de aceptación en toda Europa: ¡Obtenga ya su tarjeta de combustible y servicios para la red de abastecimiento más extensa del sector! Para que nunca se quede atrás.

dkv-euroservice.com

You drive, we care.



Socio oficial de DKV Euro Service:
SOLRED S.A.

Av. MÉNDEZ ÁLVARO, 44, 28045 Madrid, Tel.: 902 136 137, E-Mail: solred@repsol.com

MÁS LIGERO MÁS POTENTE



DAF nos presenta uno de sus camiones mejor dotados para el mundo de la obra. Este cuatro ejes ofrece 480 CV de potencia de tracción a los que hay que unir sus 489 CV de potencia de retención. Además hay que destacar que estos 8x4 son sensiblemente más ligeros y que utilizan las nuevas cajas de cambios TRAXON de ZF.

Texto: Txetxu Calleja



El mundo de la obra comienza a despertar, presentando un parque móvil completamente obsoleto. Una solución a los nuevos retos que presenta este renaciente mundo de la construcción es este 8x4 de DAF.

En el encontramos todo lo nuevo que ofrece la nueva serie CF del constructor holandés. Por un lado tenemos una estética remozada. Pero no remozada en aras de una mejor imagen, remozada buscando una mayor rentabilidad y eficacia. Ejemplo de estos detalles son su nueva calandra que permite un mayor flujo de aire o su visera parasol que es más aerodinámica.

Aunque hay detalles mucho más significativos. El primero de ellos es el sistema de post tratamiento de los gases de escape. El multifiltro es ahora un 50% más ligero y un 40 % más pequeño. Esto supone que aho-

Detalles



DAF utiliza un acabado interior similar en todos sus vehículos. El cuentarrevoluciones nos indica que estamos trabajando sobre un nuevo DAF euro6 C, ya que ahora su zona económica comienza por debajo de las 900 rpm.



Los nuevos 8x4 de DAF son más ligeros, más ágiles y han reducido su consumo en un 6%.



El sistema de postratamiento de los gases de escape ha reducido sus dimensiones en un 40% y ha perdido 50 kg de peso.



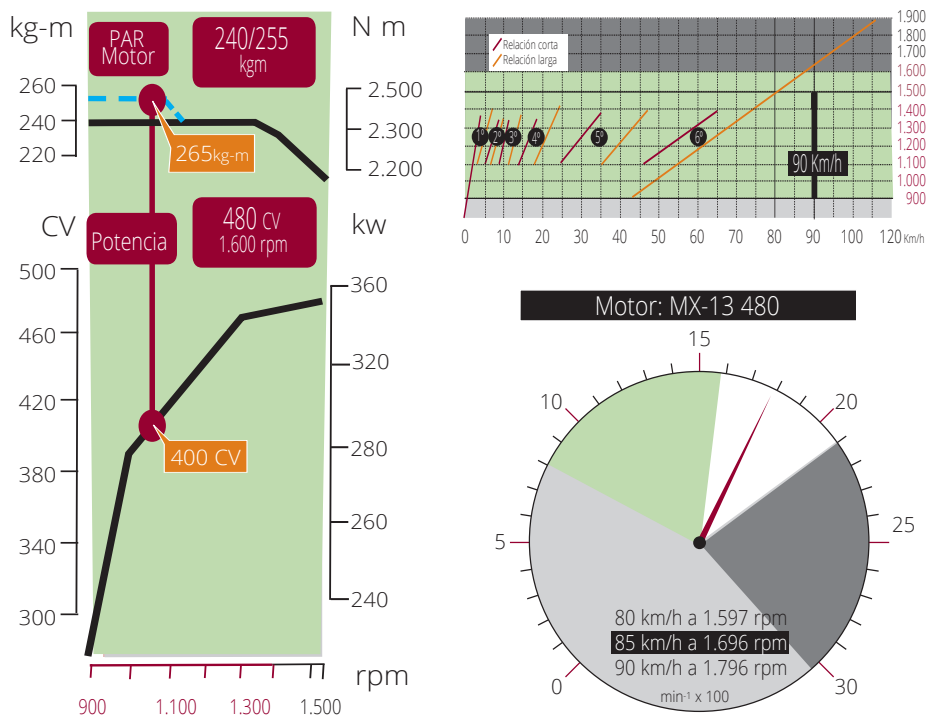
Los nuevos ejes tándem HR1670 de 26 Tm de capacidad de carga utilizan unas relaciones finales más largas, lo que hace que el vehículo sea más silencioso.

Ficha técnica

Marca	DAF
Tipo	CF
Modelo	CF 480 FAD (8x4)
Motor	Diésel, cuatro tiempos, inyección directa mediante common-rail y regulación electrónica. Equipado con turbocompresor de geometría variable -VTG- y intercooler. Culata monobloque, cuatro válvulas por cilindro.
Control de emisiones	SCR+EGR
Tipo	MX-13 480
Nº de cilindros	Seis en línea
Cilindrada	12.900 cm ³
Diámetro x Carrera	130 x 162 mm
Relación de compresión	17,5/1
Pot. máxima	483 CV (355 kw) a 1.600 rpm.
Par máximo	240 kg-m (2.350 Nm) de 900 a 1.365 rpm y 255 kg-m (2.500 Nm) de 900 a 1.125 rpm en la 12ª marcha.
Pot. de retención	489 CV (360 kw) a 2.100 rpm.
Embrague	Valeo F2002. Servoasistido, monodisco en seco de 430 mm de diámetro. Fricción en seco mediante diafragma. Ajuste automático. Accionamiento robotizado.
Caja de cambios	TRAXON 12TX2610, accionamiento automatizado. Doce relaciones y cinco retromarchas. Caja básica de tres velocidades más un grupo antepuesto y un segundo grupo desmultiplicador. Freno de contra eje en el tren secundario. Rango de la última relación 0,77.
Eje motriz	HR1670 Tándem. Con reducción en los cubos. Bloqueo del diferencial. Relación final 3,76/1, otras de entre 3,46/1 y 3,46/1. Capacidad de carga 26 Tm.
Suspensión delantera	Mecánica sobre hojas parabólicas, barra estabilizadora y amortiguadores.
Suspensión trasera	Parabólica invertida en el eje tándem, barra estabilizadora y amortiguadores.
Frenos delant.	Neumáticos sobre discos autoventilados. Ajuste automático y testigo de desgaste. Regulación EBS.
Frenos tras.	Neumáticos sobre tambores. Ajuste automático y freno de estacionamiento. Regulación EBS.
Equipo eléctrico	
Tensión	24 V
Batería	2 de 12 V y 225 Ah
Alternador	150 A
Motor de arranque	6,2 kw
Capacidad	
Circuito de lubricación	48 litros
Especificación SAE	ACEA E7 15W40
Circuito de refrigeración	57 litros
Caja de cambios	13 litros
Especificación SAE	API GL4 75W85
Grupo	12,5 litros
Especificación SAE	API GL5 75W90
Depósito de combustible	330 litros
Depósito de AdBlue	45 litros
Otros	
Llantas	22,5"
Neumáticos	385/65R22,5 y 315/80R22,5



- Vehículo: DAF CF 480 FAD (8x2)
- Caja de cambios: TRAXON 12TX2610 (12,92-0,77)
- Relación del eje motriz: 3,76/1
- Dimensión de los neumáticos: 385/65R22,5-385/80R22,5



La carga útil de los nuevos 8x4 de DAF se ve mejorada en 285 kg si es que se opta por un motor MX-13 de 13 litros o se ganan 195 kg para la carga en el caso de decantarse por la mecánica MX-11 de 11 litros.

Las nuevas cajas TRAXON suministradas por ZF son más rápidas y montan una última relación con un ratio 0,77/1.

ra se pueden acoplar de una forma mucho más sencilla los diferentes equipos auxiliares que necesita utilizar un vehículo de estas características. Visualmente la principal diferencia entre los primero euro6 y estos euro6 C la encontramos en este elemento. Los vehículos sustituidos montaban siempre el bloque de post tratamiento de gases entre el 2º y 3º eje, mientras que estos CF lo pueden situar además entre el 1º y el 2º eje. Este *pequeño* detalle permite la utilización de escapes elevados.

El eje tándem motriz también es nuevo. El mecanismo tractor tiene una capacidad de carga de 26 Tm, tiene un nuevo cuerpo y uti-



Una TRAXON muy especial

Los nuevos DAF de obras pueden montar cajas manuales ZF de 16 relaciones, aunque su estándar actual son las cajas automatizadas de 12 marchas, también suministradas por ZF. Las nuevas transmisiones del constructor alemán son similares a las mismas TRAXON que utilizan los DAF de carretera. ZF ha decidido aplicar el sistema modular a la fabricación de sus componentes. Esto significa que puede utilizar elementos periféricos de algunos de sus productos y unirlos a otros del núcleo de otras aplicaciones.

Aunque lo realmente importante de estas TRAXON es que son significativamente más rápidas, algo que se agradece aún más en el mundo de la obra. La relación final de las TRAXON extraviales es de 0,77/1, lo que las convierte en unas super Overdriver, si a esto unimos que la relación más corta de los nuevos ejes tándem es de 3,76/1-4,05/1 era la relación final más corta de la antigua gama- resulta que tenemos unos vehículos que se desenvuelven mucho mejor sobre el asfalto y, por supuesto, son sensiblemente más económicos en lo referente al consumo de combustible.

Otra de las características de estas TRAXON para obras es que disponen de dos programas de trabajo diferenciados. Cuando los sensores entienden que se está circulando sobre asfalto utilizan una lógica más rutera, mientras que cuando el camión comienza a rodar en terrenos más complicados echa mano de un software especialmente diseñado para el mundo de la obra.



Las nuevas series XF y CF de DAF utilizan las mismas motorizaciones en todas sus versiones. Estos grupos destacan porque han aumentado en 10 CV su potencia nominal, han reducido su tara y consumo y utilizan un turbocompresor y válvula EGR nuevos.

liza relaciones más largas. Concretamente se suministra con las especificaciones 3,46/1, 3,61/1 y 3,76/1.

La razón de utilizar grupos más largos es que las primeras velocidades de las cajas TRAXON de ZF son más cortas. De esta forma la velocidad de trabajo real del vehículo es similar a la de la antigua gama. Eso sí, en carretera estos 8x4 son más ágiles, lo que supone que su consumo de combustible disminuya de forma sensible.

Para terminar con la transmisión decir que DAF así mismo ofrece una caja TRAXON automatizada de 16 relaciones y que el software del sistema incluye la función BALANCEO.

Estos 8x4 también se suministran utilizando ejes tándem de simple reducción y frenos de disco. Estas aplicaciones se destinan básicamente a convertirse en hormigoneras de 8 m³ que taran 9.150 kg.





NUEVO EMPUJÓN AL GAS NATURAL

Una potencia máxima de 410 CV y 2.000 Nm de par son las prestaciones que ofrece el nuevo bloque de seis cilindros y 12,6 litros desarrollado por Scania que utiliza exclusivamente gas natural como combustible.

Scania escogió para presentar su nueva mecánica de gas natural la feria Ecomondo sobre sostenibilidad y reciclaje, que se celebró en noviembre en la ciudad italiana de Rímini y que en esta edición tenía precisamente al biogás como protagonista principal. La reducción de las emisiones que proporciona este combustible justifica sobradamente la elección de este escenario.

En este caso concreto, el motor OC13 101 reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) a los niveles exigidos por el Euro VI, utilizando solo la recirculación de

los gases de escape (EGR) y un catalizador de tres vías; las partículas no necesitan tratamiento, ya que prácticamente no se generan al quemar gas natural (metano).

En relación con las otras emisiones, las de CO2, en este motor son hasta un 15% infe-

sel. Concretamente, esta mecánica está por debajo de los 72 dB(A) que fija el estándar PIEK para entornos urbanos con limitaciones de contaminación acústica.

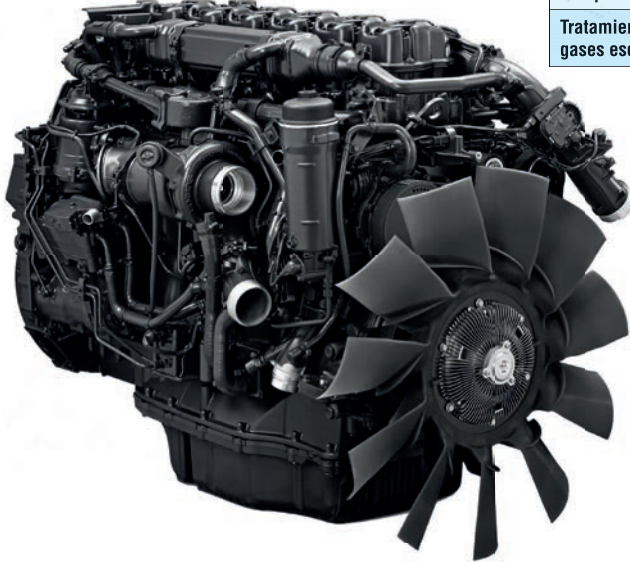
Motor OC13 101

Potencia máx.	410 CV (302 kW) a 1.900 rpm
Par motor máx.	2.000 Nm entre 1.100 y 1.400 rpm
Cilindrada	12,7 litros
Cilindros/válvulas	6 en línea / 4
Diámetro x carrera	130 x 160 mm
Compresión	12,6:1
Tratamiento gases escape	Scania EGR + catalizador de tres vías

Ciclo Otto

Este nuevo motor, que ya se puede pedir en los concesionarios en combinación con las cabinas G y R de la nueva generación de Scania, es un bloque de 12,6 litros que trabaja en combinación con la caja automatizada Scania Opticruise. Funciona según el ciclo Otto, con bujías para el encendido del combustible, por lo que requiere unos intervalos de mantenimiento más cortos que el diésel. En este caso, 45.000 kilómetros para el cambio de bujías y aceite, 15.000 kilómetros más que en las otras mecánicas de gas de nueve litros de Scania, de 280 y 340 CV.

Por sus prestaciones, Scania incluye este motor en su oferta de propulsores para largo recorrido y construcción. Con depósitos para gas natural comprimido (GNC) se puede obtener, según el fabricante, una autonomía máxima de unos 500 km; mientras que con depósitos para gas natural licuado (GNL), las tractoras pueden alcanzar autonomías de unos 1.100 km y los rígidos de hasta 1.600 km si montan dos tanques.



riores a las de un diésel equivalente. Reducción que llega al 90% si se utiliza gas natural obtenido a partir de la degradación de materia orgánica, el biogás, que es otra fuente de gas natural, en este caso de origen renovable, y como tal, se considera que sus emisiones están "compensadas" y no se contabilizan.

Además, los motores de gas son más silenciosos que los diés-



EL IVECO MÁS POLIVALENTE

La gama de obras y construcción de Iveco se presenta como la más ligera y rentable del mercado. Una tara reducida y un consumo contenido para los camiones más robustos, pensados para las labores que necesitan la mayor potencia.

Texto: Raquel Arias

La marca italiana está de estreno. Su último lanzamiento para el mercado de construcción y obras aúna lo mejor de las tecnologías de bajo consumo y seguridad con la robustez todoterreno de sus vehículos más duros. El resultado es un alto nivel de productividad, en sintonía con un coste ajustado.

El Stralis X-WAY (así es como se llamará la citada gama) sube el listón de servicios urbanos y logística para la construcción con mayor carga útil: su versión Super Loader en un chasis 8x4, creada para trabajos que requieran el uso de una hormigonera. Dicha versión pesa unos 8.845 kilos, con



Tres motores, tres cabinas y una reducción de peso convierten a la gama X-WAY en la elegida para los trabajos de obras.



El X-WAY, de un vistazo

- 2,3 y 4 ejes (incluyendo 8x4 tridem)
- Todas las cabinas disponibles: AD, AT, AS
- Motores Cursor 9, Cursor 11, Cursor 13
- Caja de cambios: automática, manual y transmisión Hi-Tronix
- Suspensión aérea y mecánica (menos de 200 kilos)



lo que la capacidad de carga aumenta de forma considerable.

El peso en orden de marcha es muy importante en gamas como ésta, ya que la rentabilidad del cliente depende de la capacidad de carga del camión. El resultado de su peso en vacío se consigue rediseñando varios elementos del chasis, su arqui-

tectura, la suspensión trasera mecánica y los travesaños, nueva suspensión delantera de ballesta sencilla y el empleo de algunos elementos en aluminio, como son los depósitos de aire o llantas.

Ello no impide que el resultado sea un vehículo robusto, apto para afrontar trabajos de construcción con mayor capacidad

Comparativa con la gama Traker C 13



- 200 kilos menos de peso en suspensión mecánica
- 75 kilos menos en tándem de ejes con freno de disco
- 45 kilos menos de la nueva caja de transmisión
- 80 kilos menos del Cursor 11 frente a Cursor 13
- Total: 400 kilos menos

de carga, sin perjuicio de un consumo reducido y una seguridad y confort adecuados.

Más eficiente

La firma alemana de certificación TÜV SÜD ha comprobado que las tecnologías de eficiencia del Stralis XP reducen el consumo



Consumos, seguridad y confort han sido las pruebas de la nueva gama de obras de Iveco.



La información sobre el estado del vehículo aparece claramente en la consola central.

de combustible en un 11,2%. La cadena cinemática, completamente rediseñada, es responsable de este comportamiento. Además, el sistema de postratamiento HI-SCR (patentado por la marca) consigue una reducción del NOx del 97% y no necesita que el vehículo esté aparcado para su regeneración, por lo que se reducen los costes de mantenimiento y se maximiza el tiempo del vehículo en la carretera.

Por su parte, la transmisión automatizada Hi-Tronix se encuentra disponible en versiones de 12 y 16 velocidades. La arquitectura eléctrica y electrónica HI-MUX permite disfrutar de todas las características de seguridad y reducción del consumo. Éstas incluyen el sistema HI-CRUISE, que integra funciones de asistencia a la conducción, como el Eco-Roll y el cambio de marchas y control de cruceo predictivos.

También están incluidos los auxiliares Smart, que reducen al máximo el consumo en todas las situaciones que se puedan dar. Otros elementos, como los frenos de disco, contribuyen a rebajar los costes operativos.

Múltiples configuraciones

Una amplia gama, con modelos de dos, tres y cuatro ejes y una versión trídrem 8x4, en configuraciones articuladas y rígidas, con una oferta de motores, cajas de cambios y toma de fuerza Multipower, incluida la nueva de tipo sándwich con un par de hasta 2.450 Nm. Tres motores (Cursor 9, Cursor 11 y Cursor 13) y transmisiones (manual, automática Allison y ZF Hi-Tronix automatizada de 12 o 16 velocidades) ofrecen una gran variedad de posibilidades.

El Stralis X-WAY está disponible en tres configuraciones distintas para satisfacer las necesidades de cada cliente en función de los requisitos todoterreno del vehículo:



La nueva gama se ofrece con dos, tres y cuatro ejes, incluyendo la combinación 8x4 trídrem para hormigoneras.



La tara de los nuevos Iveco X-MAX se ha reducido hasta los 8.845 kilos.

“El Stralis X-WAY es el camión perfecto para trabajos de construcción”

Pierre Lahutte, presidente de la marca Iveco ha asegurado que “el Stralis X-Way es el camión perfecto para los clientes que operan en el sector de la construcción y los servicios urbanos. Destaca por su diseño específico para este sector, con una modularidad sin precedentes que nos permite adaptarlo a la misión concreta de cada cliente con exactitud y sin concesiones. La excepcional

capacidad de carga de la versión Super Loader es la prueba de la capacidad del vehículo para satisfacer los requisitos concretos de cada aplicación. Esta flexibilidad viene acompañada de un coste de propiedad que hemos logrado combinando la tecnología de vanguardia y algunas de nuestras bazas, con el sistema Hi-Traction para aplicaciones todoterreno”.



Prueba del X-Way con cabina AS

Modelo	Stralis X-WAY cabina AS con techo bajo AS440x48T/P ON
Configuración de ejes	4x2 Artic
Chasis	Volquete semirremolque (Meiller)
Motor	6 cilindros, Cursor 11 Euro 6 c Desplazamiento [l] 11.1 Potencia 480 CV/353 kW Par motor 2300 Nm (@ 970-1465 rpm) HI-SCR sistema postratamiento
Caja de transmisión	Hi-Tronix 12 velocidades automático Modelo ZF 12 TX 2210 TD
Neumático	3800 mm
Eje posterior	Reducción simple
Suspensión posterior	Aérea
Parachoques	Plástico

la configuración ON ha sido mejorada en visibilidad y acceso a cabina para las misiones en carretera; la configuración OFF ofrece las prestaciones de elevada movilidad, necesarias para cumplir los requisitos de la homologación todoterreno. Y, por último, la On+ es la configuración intermedia para los clientes que exigen la combinación de prestaciones más favorable en la carretera y fuera de ella.

El Stralis X-WAY combina su tecnología para la circulación en carretera y el chasis de los vehículos todoterreno de Iveco, algo que lo ha convertido en un referente. Gracias a ello, los nuevos camiones abordarán con mayor facilidad las aplicaciones todoterreno de su actividad, gracias a características como el nuevo sistema de transmisión hidrostática HI-TRACTION, que ofrece una tracción a las ruedas delanteras hidráulica

adicional cuando es necesario, mejorando la estabilidad del vehículo y la seguridad del conductor en terrenos difíciles.

El enfoque modular del Stralis X-WAY se extiende a la cabina, un elemento que permite a los usuarios elegir la que mejor se adapte al trabajo que tienen pensado llevar a cabo y al tiempo que pasarán en la carretera. Por ello, pueden optar por la cabina corta con techo bajo AD (Active Day), la cabina larga con techo bajo o medio AT (Active Time) y la cabina larga Hi-Way (que fue premiada en 2013), diseñada con la mente puesta en el conductor para los trabajos de larga distancia en carretera. La idea es que los conductores se sientan igual de cómodos y seguros en cualquier circunstancia, ya sea durante desplazamientos en carretera largos o trayectos todoterreno para recoger o entregar cargas en obras.



**CONTRA LA GUERRA
Y EL HAMBRE**

#PonteYAenAcción

© Eric Dessons



EFICIENCIA SUPERLATIVA

La Nueva Generación de camiones Scania ya puede equiparse con las versiones renovadas del motor V8 de 16,4 litros. Una familia de mecánicas en la que se han incorporado importantes novedades encaminadas a mejorar su eficiencia, tanto reduciendo el consumo de combustible como aligerando su peso.

Scania ha iniciado la comercialización de las nuevas versiones de sus míticos motores V8, que ahora cuentan con dos plataformas diferentes. Por un lado, está el motor de 730 CV, que ha incorporado algunas novedades sobre la plataforma anterior, que le permiten reducir el consumo de diésel en un 5,5%. Para el resto de potencias, incluido un nuevo escalón de 650 CV, Scania ha desarrollado una nueva plataforma mecánica. La versión de 520 CV gasta un 10% menos de gasoil y un 7% menos la de 580 CV. Además,

este último motor ofrece más par a menos revoluciones que su predecesor.

En relación con el consumo de gasóleo, Scania señala que el elevado par motor de los motores V8 hace posible que se combinen con relaciones rápidas en el eje propulsor, como la 2,35:1; con lo que se consigue reducir las revoluciones de trabajo, ahorrándose combustible sin perder prestaciones.

Esta nueva plataforma acumula un total de diecisiete novedades, entre las que destaca la eliminación de la recirculación de los gases de escape (EGR) para cumplir con los

límites de emisiones marcados por la norma Euro 6. Al retirar las piezas de este sistema, se reduce el peso del motor y la posibilidad de que se averíen, además de permitir una gestión más eficiente de la combustión.

Turbo de geometría fija

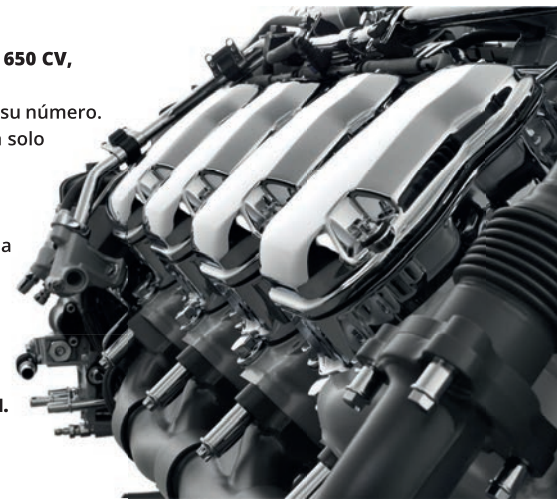
Otra novedad es la incorporación en la nueva plataforma de un turbo de geometría fija, que en esta ocasión cuenta con dos entradas simétricas directas desde los colectores de escape de cada banco de cilindros, en lugar de unirse en una precámara antes



Las nuevas características de los motores V8

Estas son todas las diecisiete modificaciones que se han incluido en la nueva plataforma V8. Las tres novedades marcadas con un asterisco también se han incorporado en el bloque de 730 CV.

- **Bomba de servo dirección**, controlada para que trabaje solo cuando es necesario.
- Nueva ubicación de la **unidad de control del motor ECU**, para que no haya que refrigerarla.
- **Post-tratamiento** de los gases de escape solo con SCR, sin EGR.
- **Nuevo sistema SCR*** más eficiente.
- **Árbol de Levas Miller en el motor de 520 CV.**
- **Nuevo árbol de levas en los motores de 580 y 650 CV**, más rígido y ligero.
- **Nuevos piñones de distribución** y reducción de su número.
- **Nuevo compresor desembragable**, que trabaja solo cuando es necesario.
- **Bomba de refrigerante de desplazamiento variable*** en función de la temperatura.
- **Nuevo termostato del refrigerante**, adaptado a las exigencias del Euro 6.
- **Incorporación de un termostato para el aceite.**
- **Bomba de aceite** controlada, ajustadas a las revoluciones del motor.
- **Rediseño de la cámara de combustión*.**
- Nueva **bomba de combustible de alta presión XPI.**
- **Common rail de un sólo tubo central.**
- **Colector de escape de una sola pieza.**
- **Turbo de geometría fija.**



Nueva plataforma V8

Motor	Potencia	RPM	Par motor	RPM	Tratamiento emisiones
DC16 116	520 CV	1.900 rpm	2.700 Nm	1.000-1.300 rpm	SCR
DC16 117	580 CV		3.000 Nm (+50 Nm)*	950-1.300 rpm (-50 rpm)*	
DC16 118	650 CV		3.300 Nm	950-1.350 rpm	

*Mejoras en las prestaciones sobre la versión V8 anterior.

Plataforma V8 anterior mejorada

Motor	Potencia	RPM	Par motor	RPM	Tratamiento emisiones
DC16 107	730 CV	1.900 rpm	3.500 Nm	1.000-1.400 rpm	EGR+SCR

de entrar a la turbina. Sin embargo, la versión de 730 CV sigue recurriendo tanto al EGR como al turbo de geometría variable.

Señalar que la referida retirada del EGR, junto con otros ajustes, han servido para que la nueva plataforma V8 sea unos 80 kilos más ligera que la anterior.

Otra de las innovaciones relevantes es la incorporación de un árbol de levas Miller en el motor de 520 CV. Este componente hace que el funcionamiento del motor sea más flexible y puede adaptarse a diferentes demandas de trabajo, desde el trabajo estándar de un trailer convencional hasta el movimiento de pesos de conjunto de 70 toneladas. Este árbol de levas produce el mismo efecto que si el motor tuviera un litro menos de cilindrada, recortando el par un poco al ralentí, pero mejorando el consumo de combustible y el comportamiento del motor frente a condiciones de trabajo exigentes (pesos elevados, rutas de montaña o velocidad

des medias altas). Este sistema deja las válvulas de admisión abiertas durante la fase de compresión, por lo que queda menos aire en el cilindro, incrementando la

temperatura de trabajo para cumplir con las exigencias que impone el Euro 6 en el post-tratamiento de gases de escape.



El motor de 520 CV monta un árbol de levas Miller, que hace que esta mecánica sea más flexible y pueda adaptarse a diferentes tipos de trabajo, manteniendo un buen nivel de eficiencia.

VEHÍCULOS AUTÓNOMOS, LIMPIOS Y CONECTADOS



Con la vista puesta en el año 2025, el grupo Volkswagen ha mostrado cuáles son sus objetivos de cara a la construcción de vehículos conectados, más limpios y autónomos. Las principales cortapisas serán, como siempre, las legales.

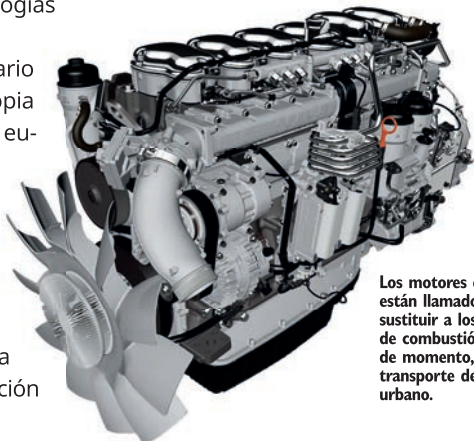
Texto: Raquel Arias

La industria automovilística tiene ante sí un reto importante: producir vehículos con el menor impacto ambiental y contribuir al desarrollo sostenible del planeta. Para ello se sirve de las nuevas tecnologías que le ayudan en su objetivo.

El grupo Volkswagen (propietario de las marcas MAN, Scania y la propia Volkswagen) ha reunido a la prensa europea especializada para explicar por dónde van sus investigaciones en el campo de la automoción, con tres campos fundamentales: conducción autónoma, vehículos conectados y transporte más limpio.

El grupo alemán ha hecho, en cada uno de dichos campos, una prospección

de cómo está cada marca en la actualidad y qué prevé tener en 2020 y en 2025. De momento, las marcas integradas en el grupo están aplicando vehículos autónomos en ta-



Los motores eléctricos están llamados a sustituir a los actuales de combustión, de momento, en transporte de reparto urbano.

reas de señalización en autopistas, construcción y minería. También han hecho pruebas piloto con camiones en convoy (platooning), en el que el primer camión va pilotado y el resto sigue las indicaciones del primero sin necesidad de ser conducidos.

Según **Andreas Renschler**, consejero delegado del grupo Volkswagen Trucks & Bus, "en la actualidad, sólo se usa el 15% de la capacidad de los vehículos en el transporte, lo que supone un reto para fabricantes y operadores". La conducción autónoma se perfila como una de las grandes aspiraciones para los constructores, por el ahorro de combustible (más que de personal) que supondrá a las empresas. En la actualidad, existen explotaciones mineras que ya utilizan ca-



Llega e-Delivery, el camión 100% eléctrico

Fabricado en Brasil, se trata del camión que el fabricante Camihoes Ônibus (filial del grupo en Latinoamérica) ha creado con un propulsor que se alimenta sólo con electricidad. Con un motor WEG AL160 y una configuración 4x2, cuenta con una potencia de 109 CV. La batería que lo alimenta es de litio LiFePO4 y dispone de una autonomía de hasta 200 kilómetros, una masa máxima autorizada de entre nueve y 11 toneladas y una carga útil de entre 4,5 y 6,7 toneladas. Para cargar sus baterías se necesitan tres horas, pero el 30% se puede cargar en sólo 30 minutos. Hasta finales de 2018 no está prevista su introducción en el mercado, aunque las pruebas con clientes comenzarán en breve.



El nuevo e-Delivery, especial para tareas de reparto, se fabricará en Brasil y no estará disponible hasta finales de 2018.



Andreas Renschler, responsable de vehículos comerciales del grupo Volkswagen, durante la jornada informativa.

miones autónomos, por lo que el próximo paso será hacer uso de ellos en vías de alta capacidad.

Otro reto que los fabricantes tienen ante sí, la distribución en las grandes ciudades, "depende de las inversiones en infraestructuras y de las regulaciones de las autoridades. Nuestro socio en Norteamérica, Navistar, cuenta con hasta 650.000 vehículos conectados en todo el mundo" ha explicado Renschler.

Sobre el uso de combustibles alternativos, el máximo responsable del grupo Volkswagen aseguró que "la electrificación será la clave en el futuro del transporte, pero no habrá una alternativa única al diésel, sino varias. Eso también hará más complejo el proceso". En este sentido, varias son las propuestas del grupo para sustituir al gasóleo: Scania está desarrollando las carreteras eléctricas, con camiones que funcionan como tranvías, o el futuro camión 100% eléctrico, el e-Delivery, que fue presentado como primicia mundial en la misma rueda de prensa.

Mundo digital

Johann Jungwirth, jefe del negocio digital de Volkswagen, explicó que "la palabra clave del futuro va a ser Smart (inteligente). La industria de la automoción se va a regir por la digitalización, la urbanización y la sostenibilidad. Los vehículos del futuro se podrán comunicar con los peatones y con el resto de usuarios de la vía, por lo que serán más seguros".

Por su parte, **Henrik Henriksson**, consejero delegado de Scania, aseguró que "el vehículo autónomo hará el negocio del transporte más productivo. No hacemos vehículos

autónomos sin más, sino todo un sistema que permite esa automatización. Para ello, hemos creado una plataforma que da cobertura a esos vehículos". A la pregunta de si se necesitarán conductores en el futuro, Henriksson contestó: "claro que sí, pero los vehículos autónomos ayudarán a mejorar su trabajo".

Joachim Drees, consejero delegado de MAN, explicó que mediante la digitalización y conectividad se crean nuevos modelos de negocio, y explicó el funcionamiento de RIO, la plataforma digital en la nube que unifica todos los proveedores de una flota de transporte para sacar la máxima productividad al negocio. "Mediante RIO, se simplifica el trabajo de nuestros clientes, y el de los clientes de nuestros clientes".

El responsable de esta plataforma, **Markus Lipinsky**, asegura que la digitalización va a cambiar el mundo de la logística. "Volkswagen Truck & Bus avanza en el transporte de vehículos conectados a lo largo de toda la cadena de valor y de todos los modos de transporte. Su misión es conectar toda la cadena de suministro, para conseguir la máxima eficiencia. Nuestros clientes y, con ellos, toda la industria, más el medio ambiente, recogerán los beneficios del transporte digital".

UNA FURGONETA "TOP"

El nuevo Crafter ofrece todo lo que un profesional puede esperar de una furgoneta. Además de por un motor de incuestionable rendimiento, el modelo alemán realmente marca tendencia en funcionalidad, comportamiento y la inclusión de una dotación de seguridad incomparable.

Texto: Saúl Camero • Fotos: Juan Caraballo

Cuando en su momento tuvimos la primera toma de contacto con el Crafter por las carreteras de Almería, ya quedamos gratamente sorprendidos por lo que pudimos advertir sobre el potencial de la nueva generación del modelo alemán, a pesar de que tan solo condujimos unos pocos kilómetros.

Además, los ingenieros de la marca también nos mostraron el funcionamiento de algunos de los dispositivos de ayuda a la conducción de nueva generación que incluye Volkswagen Vehículos Comerciales en su comercial de mayor rango. El park pilot, el front assist o el asistente de maniobras para remolque trailer assist (que también pudimos probar en primera persona) nos dejaron claro todo lo que puede dar de sí esta furgoneta.

Gran formato

Es por ello que no veíamos el momento de tener toda una semana un Crafter para intentar sacarle el mayor rendimiento posible,

y realmente podemos decir que nos dejó un gran sabor de boca.

Poco podemos ya decir de su diseño que no hayamos comentado ya. Tanto exterior como interiormente el diseño de este vehículo, a nuestro juicio, es magnífico, y evoca claramente a su hermano pequeño, el T6.

Pero lo mejor de todo es que el habitáculo es amplísimo, muy bien conformado y lleno de detalles prácticos que hace que no echemos prácticamente nada en falta. Además, tanto el conductor como los pasajeros no pueden tener queja del espacio del que disfrutaban en su interior. En el caso del primero, decir que la posición cara a la marcha es bastante buena, fruto de un

Realmente el motor de 177 CV del Crafter resulta sorprendente, ya que ofrece un rendimiento mayúsculo en todo tipo de terreno.



El Crafter que teníamos entre manos ofrecía un volumen interno de 11,3 m³, si bien, dependiendo de las medidas, puede superar los 18 m³.

lante y un asiento totalmente regulables en varios puntos, mientras que los "inquilinos" de la banqueta doble no se podrán quejar del paso de los kilómetros, ya que tanto por anchura de la misma como por el hueco que tienen para las piernas (hasta la palanca del cambio deja espacio suficiente para la persona que se sienta en el lado izquierdo) podrán viajar con total comodidad.

Destacar asimismo que dicha banqueta esconde un cofre bajo los asientos, hueco que se suma al resto que están repartidos por todo el salpicadero, incluyendo la guantera y demás bandejas situadas estratégicamente. Echamos de menos, sin embargo, las "repisas" típicas que se emplazan por encima del parabrisas, algo extraño en este caso.

Ficha técnica

Motor	Volkswagen 2.0 TDI
Tipo	Inyección directa common rail
Cilindrada (cm³)	1.968
Nº cilindros	4
Válvulas por cilindro	4
Diámetro x carrera (mm)	81 x 95,5
Relación de compresión	15,5:1
Potencia máxima	177 CV (130 kW)
... a un rég. giro (rpm)	3.600
Par máximo (Nm)	410 Nm
... a un rég. giro (rpm)	1.500-2.000
Transmisión	
Cambio	6 velocidades + marcha atrás
Embrague	Monodisco
Accionamiento	Manual
Tracción	Delantera
Dirección	
Tipo	Asistida de accionamiento electromecánico
Frenos	
Tipo	Discos ventilados delanteros y traseros
Neumáticos	205/75 R16C
Suspensiones	
Delanteras	McPherson
Traseras	Muelles parabólicos
Pesos	
Tara (kilos)	2.137
MMA (kgs.)	3.500
Carga útil (kgs.)	1.363
Emisiones	
CO2 gr/km (ciclo mixto)	196
CONSUMOS (durante la prueba)	
Urbano (l/100 km/h)	9,61 a 26,43 km/h
Interurbano (l/100 km)	8,02 a 78,67 km/h
Autopista (l/100 km)	8,89 a 89,14 km/h
Carrocería	★★★★★
Habitáculo	★★★★★
Motor	★★★★★
Transmisión	★★★★★
Suspensión	★★★★★
Consumo	★★★★★

Por su parte, la zona de carga de nuestro Crafter cubicaba 11,3 m³, resultado de combinar una longitud de 3,64 metros, una alzada de 1,96 metros y una anchura de 1,83 metros (1,38 metros entre los pasos de rueda). En cuanto a la altura del plano de carga, es de 570 mm, 100 mm más que otras versiones del modelo; para nuestro gusto es un tanto elevada para tratarse de un tracción delantera. Habrá que ver en cualquier caso si dicha altura es mayor o no en las configuraciones de tracción trasera e integral (4Motion).

Fuerza bruta

A nivel mecánico, pudimos disfrutar del motor tope de gama, el 2.0 TDI de 177 CV y nada menos que 410 Nm de par, estando también dis-

ponible el Crafter con un propulsor (igualmente de dos litros de cilindrada) de 102 y 140 CV. Asociado a esta mecánica, un cambio manual de 6 velocidades (el DSG de 7 marchas es opcional).

Lógicamente, el caudal de potencia que anuncia este bloque se muestra ya en toda su extensión a los pocos metros de iniciar la marcha, de manera que a las 1.500 rpm se hacen presentes los 410 Nm. En este sentido, en la marca alemana han trabajado específicamente en la gestión del empuje del motor para que se note a bajo régimen, orientando el par hacia la tracción delantera y optimizando el comportamiento transitorio del turbocargador.

Como resultado de ello es una generosa curva de par que asegura una enorme fuerza



en un amplio espectro del tacómetro. También la transmisión tiene mucho que aportar en el óptimo rendimiento del propulsor, tanto por la celeridad en su respuesta (unido a una gran suavidad de manejo) como sus perfectos desarrollos, que hace que prácticamente



El semáforo

 Despunta:

- Rendimiento motor
- Confort de marcha
- Equipamiento seguridad

 Superable:

- Precio sin promoción
- Plano de carga alto
- Complejidad de algunos opcionales



No podía faltar el cofre de gran capacidad que se esconde bajo la baqueta doble del pasajero, que nos permite mantener el interior en perfecto orden.



En un vehículo del tamaño del modelo alemán se hace prácticamente indispensable contar con la cámara de visión trasera de ayuda al aparcamiento.



El acceso a la cabina, a pesar de la altura del vehículo, se hace de una manera muy sencilla gracias al escalón lateral y al asidero situado en el pilar A.

en todas las circunstancias y escenarios no tengamos que forzar en exceso la marcha, lo que también repercute positivamente en el consumo de combustible.

Yendo a una marcha legal de 90 km/h, en sexta, la aguja del cuentavoltas anuncia 1.800 rpm, y en ningún caso tenemos la sensación de ir atrancados, particularidad que viene muy bien al acometer carreteras con desniveles, en

donde una vez más se demuestra lo sobrado que va de fuerza este motor. Y todo ello con una rumorosidad en cabina bastante baja.

Por lo que respecta a su comportamiento, lo mejor que podemos decir es que se trata de un vehículo muy noble en su proceder. Además del perfecto filtrado de las irregularidades provenientes del exterior, el hecho de se haya trabajado especialmente en los



Desde el volante multifunción se puede manejar un gran número de funciones del vehículo, resultando muy intuitivo su manejo.



La posición cara a la marcha es magnífica gracias a la posibilidad de regular tanto el volante como el asiento en varias posiciones.

trenes rodantes contribuye especialmente a este buen devenir. Una suspensión delantera McPherson, diseñada para garantizar una excelente dinámica y una alta precisión de la dirección, y un eje rígido de la suspensión trasera disponible en cinco versiones diferentes, tienen gran culpa de este confort de marcha. A ello hay que sumarle los muelles parabólicos (que pueden ser progresivos según la variante), que aseguran la modificación del recorrido en el eje trasero, lo que garantiza una gran estabilidad en los pasos por curva.

Pero la cosa no queda aquí, en tanto que la presencia de estabilizadores en los dos ejes ayuda a reducir enormemente el ángulo de balanceo incluso en los giros más cerrados.

No podemos terminar sin referirnos a la dirección electromecánica, que, gracias a una desmultiplicación perfecta, hace que no tengamos que corregir la trayectoria en ningún momento ni girar el volante en exce-



Entre los múltiples detalles que incluye el Crafter, destaca la mesa escamoteable situada en el respaldo del asiento central del pasajero.

so para los cambios de dirección, incluso en tráfico urbano.

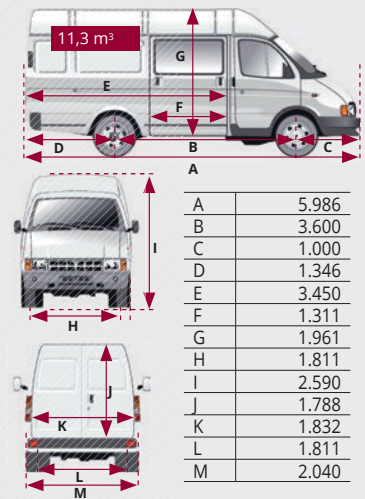
Por otro lado, nuestra unidad montaba opcionalmente el asistente de mantenimiento de carril activo "Lane Assist" (desconectable), un mecanismo especialmente sensible, de manera que basta invadir ligeramente el carril izquierdo para que el sistema (si no activamos el intermitente), a través de la dirección electromecánica (el volante vibra en este caso), redirija automáticamente el vehículo a la marcha original por el que circula, una solución muy útil pero a la que tenemos que acostumbrarnos.

El grado de confort del modelo alemán es muy alto, siendo la suavidad de marcha uno de sus principales valores.



La banqueta doble es de gran tamaño, por lo que los dos pasajeros que viajan en ella no van a tener problemas de espacio en ningún caso.

Medidas (mm)



Mediciones

ACELERACIONES (con 300 kilos)

De 0 a 100 km/h.	13,52 seg.
0-400 metros	18,35 seg.
0-1.000 metros	ND

RECUPERACIONES (con 300 kilos)

60 a 100 km/h en 4ª	6,63 seg.
60 a 120 km/h en 4ª	10,77 seg.
80 a 120 km/h en 4ª	9,80 seg.

Equipamiento

ABS	Serie
Airbag conductor/acompañante	Serie/Serie
Airbags laterales y de cabeza	Opc. (880 €)
Aire acondicionado	Serie
Alarma antirrobo	Opc. (490 €)
Asiento conductor calefactable	Opc. (250 €)
Asistente de maniobras con remolque (Trailer Assit)	Opc. (825 €)
Asistente salida en cuesta	Serie
Bluetooth manos libres (con USB)	Serie
Cierre centralizado/ mando	Serie
Control de velocidad crucero con limitador	Serie
Controles de tracción y estabilidad	Serie
Elevallas eléctricas	Serie
Faros antiniebla delanteros	Serie
Navegador	Serie
Ordenador de abordaje	Serie
Paquete asistencia conductor (front assist, regulación automática de la distancia y lane assist)	Opc. (1.390 €)
Retrovisores eléctricos y calefactados	Opc. (100 €)
Sensores aparcamiento traseros	Opc. 225 €
Sensores luz y lluvia	Serie
Sensores aparcamiento traseros/cámara	Opc. 225 €/225 €
Start & Stop	Serie
Volante regulable altura profundidad	Serie

Precio: 29.540 €
(sin impuestos ni promoción incluida)



SIGUE SIENDO UNA “ESTRELLA”

Si bien la nueva generación de la Sprinter está próxima a ser una realidad -las informaciones que manejamos dicen que durante los primeros meses de 2018 estará lista-, Mercedes-Benz quiere dar un último impulso al modelo actual con variantes que proponen dos niveles de equipamiento inéditos.

Texto y Fotos: Saúl Camero / Juan Caraballo

A sí, está disponible la Sprinter Tech-City y la Sprinter Tech-Road. En cuanto a la primera, incorpora de serie una serie de dispositivos y soluciones para hacer más confortables y seguras las maniobras en ciudad: cámara de marcha atrás para incrementar la seguridad y mejorar la visibilidad en los estacionamientos, retrovisores exteriores calefactables y de ajuste eléctrico, radio con pantalla TFT en color y Bluetooth y volante multifunción con manejo del teléfono móvil se sirven de serie con esta terminación.

Por otro lado, la Sprinter Tech-Road resulta ideal para los profesionales que tienen en la distribución por carretera su principal actividad. Tal es así, que incorpo-



Los 10,5 m³ de volumen interno que propone esta unidad llegan tras combinar un área de carga de 3,36 metros de largo, por 1,78 metros de ancho y 1,94 metros de alto.



Si bien su aspecto es sobrio y denota el paso de los años, no podemos tener queja de la conformación del panel frontal de la Sprinter.

ra elementos como control de velocidad de crucero TEMPOMAT, volante multifunción con manejo del teléfono, navegador Becker MAP PILOT con pantalla TFT a color y el Asistente para la luz de carretera, por el que se conecta automáticamente las luces aumentando el confort en la conducción.

Enorme personalidad

Dejando a un lado esta dotación especial, la Sprinter continúa siendo una de las mejores furgonetas que podemos encontrar hoy en día a pesar de su veteranía, ya que sigue ofreciendo un rendimiento óptimo en cualquier circunstancia gracias, sobre todo, a un motor sobrado (en este caso contábamos con el 314 CDI de 143 CV) capaz de "tirar" de una carrocería de prácticamente seis metros con una gran suficiencia.

En este sentido, el hecho de que los 330 Nm de par se muestren ya a un régimen de giro bastante reducido (1.200 rpm), se traduce en un inicio de la marcha bastante enérgico. Eso sí, conviene destacar que la primera relación del cambio es muy corta, estando más dirigida a situaciones en las que vamos a plena carga o salimos en cuesta.

En cualquier caso, una vez alcanzada nuestra velocidad de crucero, en todo

momento tendremos una sensación de solvencia que nos viene muy bien en el momento de tener que asumir desniveles más o menos pronunciados, situaciones en las que la mecánica es capaz de recuperar el empuje inicial sin aparente esfuerzo y sin tener que hacer un uso continuado del cambio, ya que siempre que nos mantengamos por encima de las 1.500 vueltas el vehículo no pierde la inercia.

Ni que decir tiene que el devenir de la Sprinter es firme y seguro independientemente del escenario por el que transitamos. Así, el hecho de que estemos ante un tracción trasera y que la carga vaya perfectamente ubicada hace que el reparto de pesos sea perfecto, lo que repercutirá en su devenir, de manera que en los pasos por las curvas más cerradas la carrocería no presenta un desplazamiento lateral muy acusado, siguiendo un guiado muy fiel a la trayectoria marcada.

También la precisión de la dirección y el perfecto tarado de las suspensiones (independiente en el eje delantero y rígido con ballesta parabólica el trasero) ayuda a llevar un gran confort de marcha, típico de los modelos que llevan una estrella en su parrilla.



Como buen furgón aprovecha enormemente el interior de la cabina. Una prueba de ello es este cofre escondido bajo la banqueta doble.



Entre el equipamiento que incluye esta Sprinter destaca la cámara de visión trasera de ayuda al aparcamiento.

Ficha técnica

Motor	314 CDI (OM651 Euro 6)
Tipo	Inyección directa common rail, turbocompresor e intercooler
Cilindrada	2.143 cc
Nº cilindros	4
Válvulas por cilindro	4
Diámetro x carrera (mm)	83 x 99
Potencia máxima	143 CV (105 kW)
...a un rég. de giro (rpm)	3.800
Par máximo	330 Nm
...a un rég. de giro (rpm)	1.200-2.400
Transmisión	
Cambio	6 velocidades + marcha atrás
Embrague	Monodisco
Accionamiento	Manual
Tracción	Trasera
Dirección	
Tipo	Cremallera asistida
Accionamiento	Desmultiplicación variable
Frenos	
Tipo	Discos autoventilados delanteros y discos traseros
Neumáticos	235/65 R16C
Suspensiones	
Delantera	Independiente; eje de conjuntos telescópicos con ballesta transversal parabólica y amortiguador
Trasera	Diferencial trasero rígido con ballesta parabólica y amortiguador
Pesos	
Tara (kilos)	2.145
MMA (kilos)	3.500
Carga útil (kgs.)	1.355
Emisiones	
CO2 gr/km	204
Consumos (Oficiales)	
Urbano (l/100 km)	9,2
Interurbano (l/100 km)	6,9
Combinado (l/100 km)	7,8

Equipamiento

(elementos principales y opciones)

Serie: ABS + EBV, airbag conductor, aire acondicionado, bluetooth, cierre centralizado con mando, controles de tracción y estabilidad, control de velocidad de crucero, elevalunas eléctricos, espejos retrovisores eléctricos y calefactables, faros antiniebla delanteros, ordenador de abordo, paquete blueefficiency, sistema de arrancada en pendiente.

Opcional: airbag de pasajero (354 €), asistente luz de carretera (312 €), cámara trasera (1.227 €), navegador (577 €), paquete control de carril (1.117 €), parktronic (1.107 €), suelo madera zona carga (644 €), volante multifunción (440 €), volante regulable (132 €)

PFF (Sin impuestos ni promoción de la marca):

31.685 €

CONFORT

“MADE IN MERCEDES”

No cabe duda de que cuando hablamos de un modelo de la marca de la estrella, lo primero que se nos viene a la mente es que se trata de un vehículo especialmente cómodo, algo que se hace extensible a los comerciales como esta Vito, que además destaca por un motor excelente y un equipamiento más que notable.

Texto y Fotos: Saúl Camero / Juan Caraballo



Por si fuera poco, la última generación del modelo salido de la fábrica de Vitoria de Mercedes-Benz ofrece la posibilidad de elegir entre tracción delantera, trasera y 4x4, cinco motores diésel (entre 88 y 190 CV) y tres longitudes de carrocería (4,89, 5,14 y 5,37 metros). Asimismo, también podemos adquirir la Vito con el cambio automático 7G-Tronic Plus por convertidor de par, eso sí, desembolsando la nada despreciable cifra de 2.382 €.

Interior modulable

Para nuestra prueba, dispusimos de una variante con la longitud intermedia, tracción trasera y el motor de 2,1 litros de ci-



Si bien el panel frontal no es especialmente llamativo, sí denota una calidad de fabricación fuera de toda duda, además de que resulta bastante ergonómico.



El cambio automático 7G-Tronic Plus incluye levas en el volante, de manera que podemos subir y bajar marchas como si de un deportivo se tratase.



La tercera fila cuenta con un espacio tanto a lo ancho como para las piernas para que tres adultos viajen sin problemas.



Entre el equipamiento opcional destaca la cámara trasera de ayuda al aparcamiento, una solución realmente útil.



Al tratarse de una unidad de carrocería larga, el espacio para la carga, sobre todo si plegamos la tercera fila, es enorme.

lindrada de 163 CV. Además, montaba la transmisión automática aludida.

Ya en el interior, disfrutamos de ocho amplias plazas repartidas en tres filas de asientos (2+3+3), que resultan bastante cómodas, incluso las de la banqueta posterior. Además, el hecho de que las dos filas traseras se puedan partir en dos (2/3 - 1/3), hacen que siempre podamos contar con un interior muy aprovechable dependiendo de la necesidad que tengamos en cada momento. Incluso con los ocho asientos en perfecto orden de marcha queda un maletero muy aprovechable de más de 70 centímetros de fondo.

Gran rodador

Una vez en nuestro puesto, lo primero que nos llama la atención es la excelente posición cara al volante de la que disfrutamos, en un plano medio-alto que nos permite mantener un gran control sobre la marcha.

También nos sorprende las levas para hacer uso de ellas si pretendemos pasar del modo automatizado a manual, ya que es una solución que parece más de un modelo deportivo de la propia marca que de un comercial al uso.

En cualquier caso, su funcionamiento resulta muy agradable y nos permite sacarle el máximo rendimiento a la mecánica cuando lo precisamos. Ahora bien, si dejamos que la gestión de la transmisión sea puramente automática, advertimos

una respuesta ligeramente más lenta. Sea como fuera, y en el caso de precisar de un empuje extra -por ejemplo, a plena carga es escenarios escarpados- basta con pisar el acelerador con vehemencia para que el sistema baje de marcha rápidamente y estire el régimen de giro para ganar inercia hasta cerca de las 4.000 vueltas antes del cambio a una relación superior.

En condiciones normales de marcha, a 120 km/h y con la velocidad más alta engranada, la aguja del cuentavueltas se sitúa en las 2.000 rpm, una zona económica de funcionamiento que nos permite mantener un consumo siempre ajustado, hasta el punto de que durante nuestra prueba ni siquiera llegamos a los 7,5 litros de media, y eso que realizamos un viaje de seis personas y su correspondiente equipaje.

Y todo ello con un gran confort. En este sentido, que nuestra Vito fuera un tracción trasera y fuéramos convenientemente cargados, se tradujo en un devenir muy suave, en el que apenas notamos las filtraciones típicas de la resistencia a la rodadura al interior. Además, la carrocería aguantaba perfectamente los giros continuados sin deslizamiento muy acusados, siendo el guiado perfecto gracias a una dirección electromecánica muy precisa que es toda una delicia, con lo que la sensación de seguridad es muy alta en todo momento.

Ficha técnica

Motor	316 CDI (OM651 Euro 6)
Tipo	Inyección directa common rail, turbocompresor e intercooler
Cilindrada	2.143 cc
Nº cilindros	4
Válvulas por cilindro	4
Diámetro x carrera (mm)	83 x 99
Potencia máxima	163 CV (120 kW)
...a un rég. de giro (rpm)	3.800
Par máximo	380 Nm
...a un rég. de giro (rpm)	1.400-2.400
Transmisión	
Cambio	Automático de siete relaciones
Accionamiento	Manual
Tracción	Trasera
Dirección	
Tipo	Servodirección
Accionamiento	Asistencia eléctrica variable
Frenos	
Tipo	Discos autoventilados delanteros y discos traseros
Neumáticos	225/55 R17 RF
Suspensiones	
Delantera	Independiente tipo McPherson; con estabilizador, muelles helicoidales y amortiguador
Trasera	Independiente; eje trasero de brazos diagonales con muelles helicoidales y amortiguador
Pesos	
Tara (kilos)	2.060
MMA (kilos)	3.200
Carga útil (kgs.)	1.140
Emisiones	
CO2 gr/km	158
Consumos (Oficiales)	
Urbano (l/100 km)	7,5
Interurbano (l/100 km)	5,1
Combinado (l/100 km)	6,0

Equipamiento

(elementos principales y opciones)

Serie: ABS, airbag conductor pasajero y de tórax delanteros, aire acondicionado semiautomático, attention assist, bluetooth, cierre centralizado con mando, controles de tracción y estabilidad, elevavolantes eléctricos, espejos retrovisores eléctricos y calefactables, ordenador de abordo, sensores de luz y lluvia, sistema de arrancada en pendiente, volante multifunción regulable en altura y profundidad.

Opcional: 7G-Tronic Plus (2.382 €), asistente luz de carretera (312 €), ayuda al aparcamiento (841 €), cámara trasera (601 €), climatizador automático (677 €), collision pre-vision assist (251 €), control de ángulo muerto (511 €), Thempomat (324 €), faros antiniebla delanteros (230 €), navegador (585 €), paquete blueefficiency (477 €), paquete asistencia a la conducción (1.050 €), suelo madera zona carga (644 €), volante multifunción (440 €), volante regulable (132 €)

PFF (Sin impuestos ni promoción de la marca): 31.685 €

Guía del Mercado

CONCESIONARIOS, VEHÍCULOS DE OCASIÓN, POSTVENTA

Suplemento mensual publicado conjuntamente por las revistas *Transporte Profesional* y *TRUCK*

Diciembre 2017 N° 66

Truck One adquiere un Scania GNL

El operador logístico multimodal Truck One, que cuenta con una flota fija de 29 vehículos, de los cuales 16 unidades son Scania, ha incorporado a su parque siete tractoras R450 y un camión Scania G340 de gas natural con un depósito de GNL con una capacidad de 200 kilos, que le aporta una autonomía de más 800 km. Este vehículo, equipado con una grúa detrás de la cabina y caja fija, forma parte de un proyecto conjunto de transporte sostenible con Distriplac, empresa del grupo Saint-Gobain, para reducir las emisiones en su transporte de materiales de construcción en Barcelona y poblaciones próximas. ■



Macher, mejor concesionario Nissan

Macher, concesionario oficial de la marca Nissan en Lanzarote, ha recibido el premio Nissan Global Awards 2017, galardón que distingue cada año a la élite de la Red Nissan a escala global, premiando la excelencia en todos los ámbitos de la gestión de la marca. Sólo 166 concesiones en todo el mundo de las más de 4.000 que tiene Nissan han logrado este galardón. Marco Toro, consejero director general de Nissan Iberia, entregó el trofeo a Sonia Toledo, gerente de Macher, que acredita a esta concesión como ganadora. ■



Nueva entrega de MAN EfficientLine3

José Hernández Quijada e Hijos, empresa murciana dedicada al transporte nacional e internacional de mercancías a temperatura controlada y en seco, ha renovado parte de su flota compuesta por 32 tractoras y otros tantos semirremolques frigoríficos con la incorporación de nueve

tractoras MAN TGX 18.500 EfficientLine3. La empresa, fundada en 1969 y que forma parte de La Archenera Logística sociedad cooperativa de transporte, ha basado la decisión de compra en la tara de esta tractora junto con las cifras de consumo del vehículo. ■

Campaña de vehículos de ocasión de Renault Trucks

La marca francesa ha lanzado una promoción, denominada "Con T de todo", para unidades con el sello Selection del modelo Renault Trucks T460 Sleeper Cab. Esta campaña especial, que permanecerá activa hasta el 31 de diciembre o hasta fin de existencias, incluye financiación (leasing operativo hasta 48 meses), tres operaciones de mantenimiento en un plazo de dos años, un año de garantía o 150.000 km para la cadena cinemática y seis meses de suscripción a Optifleet Check (herramienta que ayuda a optimizar los consumos), todo desde 599 euros al mes. Los vehículos de ocasión Renault Trucks con el sello Selection son unidades de menos de cuatro años y con menos de 450.000 km que han sido seleccionadas, preparadas y revisadas por los expertos de la red de

distribución Renault Trucks, supervisándose más de 200 puntos.

Por otra parte, Renault Trucks también tiene en vigor una promoción especial para las gamas Master y Maxity con un leasing al 0% a 24 meses. ■





CONFIAR ES BUENO. MAN TOPUSED ES MEJOR.

Vehículos usados con garantía.

Si usted está buscando un vehículo de segunda mano pero de primera clase, ha encontrado el lugar correcto: MAN TopUsed, la marca de vehículos usados de MAN Truck & Bus con la mejor selección de vehículos usados. Se lo garantizamos con el sello de calidad de MAN TopUsed.

Conocemos todos nuestros vehículos MAN TopUsed porque hemos comprobado con el mayor cuidado cada uno de ellos. Ofrecemos asesoramiento profesional para ayudar a encontrar la mejor solución para sus necesidades. Todo esto hace que MAN TopUsed sea una de las mejores direcciones para encontrar seminuevos.
www.man-topused.es



Campaña de seguridad de Scania

Scania ha lanzado una promoción especial para la reparación del sistema de frenos, porque han constatado que es una de las reparaciones más detectadas en las revisiones de los vehículos que no es reparada. Para fomentar el correcto estado de estas piezas, hasta el 31 de marzo de 2018, facilita desde 230 euros la reparación del sistema de frenos de camiones, autobuses y semirremolques. Además, se puede obtener un 30% de descuento en accesorios de iluminación, otro elemento que afecta a la seguridad. ■



OneFurgo confía en la Master

La compañía toledana OneFurgo, empresa especializada en el alquiler de furgonetas para uso profesional y particular, ha apostado por Renault Trucks para ampliar su parque de vehículos, que ya cuenta con más de 300 unidades, con diez Renault Master Furgón 130 CV L3H2. ■



Iveco inaugura instalaciones en Algeciras y Canarias

Iveco cuenta con unas nuevas instalaciones de 5.000 metros cuadrados en el Polígono Industrial La Menacha, en el término municipal de Algeciras (Cádiz), que disponen de zonas específicas para la venta de toda su gama de vehículos y la prestación de servicios de postventa, además de un almacén de recambios. Está gestionada por Híspalis, concesionario del grupo Auto Distribución, empresa que forma parte de la red de Iveco desde el año 1994 y que representa a la marca en las provincias de Cádiz, Sevilla y Huelva.

Por otra parte, el concesionario oficial Juan Antonio Rivera también ha inaugurado recientemente sus nuevas instala-

ciones en la isla de Tenerife, desde las que igualmente ejercerá la actividad de venta y asistencia de toda la gama de vehículos Iveco, junto con el suministro de recambios. El nuevo centro está situado en la Carretera General del Sur, a la altura del kilómetro 5,5 y tienen una superficie de 3.000 metros cuadrados. Juan Antonio Rivera es también el concesionario oficial Iveco para Lanzarote, Gran Canaria y Fuerteventura.

Señalar que, actualmente, la red española de Iveco está integrada por 209 puntos de asistencia, 89 de ellos dedicados también a la comercialización de vehículos. ■

Los Stralis de gas natural siguen ganando adeptos

El operador logístico barcelonés Transportes Portuarios ha incorporado a su flota siete tractoras Iveco Stralis, tres de ellas equipadas con el motor de nueve litros de gas natural de 330 CV y con bom-

bonas de GNC (gas natural comprimido) para almacenar este combustible. La operación ha sido gestionada por Auto Distribución, concesionario oficial de Iveco, con sede en l'Hospitalet del Llobregat. ■



SEMINUEVOS SCANIA FIABILIDAD PROBADA



STREAMLINE

Scania
approved

**AHORA ES TU
OCASIÓN**

- ✓ CAMIONES DE 1, 2 o 3 AÑOS
- ✓ COBERTURA APPROVED POR 3 AÑOS
CADENA CINEMÁTICA + MANTENIMIENTO
- ✓ DESDE **850€**/MES* A 36 MESES
- ✓ FINANCIACIÓN AMPLIABLE
36 MESES MÁS (OPCIONAL)

*Ejemplo de Leasing financiero a 36 meses ofrecido por Scania Finance Hispania EFC, S.A para un vehículo Scania R450 con 320.000 km. Incluye cuota financiera, con 10.000 € de entrada; valor residual de 35.500 € y Cobertura Approved (Cadena cinemática + mantenimiento) durante todo el periodo de la operación financiera. Gastos de formalización 0,5%. Impuestos no incluidos. 3,26% TAE. 3 % interés nominal. Posibilidad de contratar el seguro a todo riesgo con Mapfre España, Cia de Seguros y Reaseguros S.A. Seguro de circulación, mediado por Scania Finance Hispania Operador de Banca-Seguros Vinculado S.A. con inscripción en el Registro Administrativo Especial de Mediadores de Seguros y Reaseguros, con clave nº OV-68. Consultar condiciones. Sujeto a aprobación crediticia por Scania Finance Hispania EFC, S.A. Condiciones de la campaña aplicables a otros modelos en Stock de Scania Hispania, S.A. hasta fin de la promoción el 30 de marzo 2018. Consulte resto de condiciones en su concesionario. El vehículo que aparece en la imagen puede no corresponderse con el ofertado.



www.scania.es

SCANIA



SINTRA - CETM

Sociedad de Servicios

PEAJES

España



Francia

España Bélgica
ecotasa



Portugal



Italia



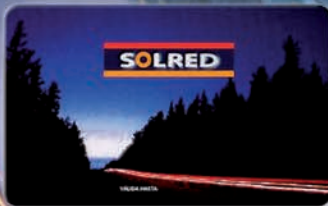
Tunel
MontBlanc/Frejus



RECUPERACIÓN IVA - U.E.



COMBUSTIBLE



IMPUESTO HIDROCARBUROS



CETM - Sintra

Servicios Integrales al Transporte S.L.

López de Hoyos 322 - 28043 Madrid

Tlf. 917 444 734

E-mail: sintra@cetm.es

@ Acuerdo Solred

@ Formación

@ Dispositivos Telepeaje

@ Recuperación de IVA

@ Gestión y Herramientas Tacógrafo Digital

@ Recuperación Impuesto Hidrocarburos



CAP

Formación
Continua
(35 horas)

Dirigido a **CONDUCTORES** activos con **Permiso C**
Programación **entre semana** y **fines de semana**
Material didáctico editado por **CEFTRAL**

Incluye la Gestión de la Tarjeta CAP



ADR

Obtención
Actualización
(36 horas - 18 horas)

Transporte de **MERCANCÍAS PELIGROSAS**
Programación **entre semana** y **fines de semana**
Material didáctico editado por **CEFTRAL**

Formación Básica y Cisternas



GESTIÓN DE RECURSOS HUMANOS

(20 horas)

Valor seguro en la **gestión de las personas:**
Organización, compensación y talento
El **desarrollo del líder**

Dirigido a Directivos y Técnicos



CARRETILLAS ELEVADORAS

(16 horas)

Formación Práctica con
Transpaleta Eléctrica
Frontal Contrapesada
y **Carretilla Retráctil**

Formación en Azuqueca de Henares

ceftral-madrid@cetm.es

 **91 744 47 51**



Centro de Formación de Azuqueca de Henares (Guadalajara)



Centro de Formación de Pza. Cuidad de Salta (Madrid)



Pleno rendimiento. Impulsado por gas.

¿Quiere reducir las emisiones sin que afecte a su productividad?
El nuevo Volvo FH GNL ofrece el mismo rendimiento que el Volvo FH diésel que ya conoce. Pero con un 20% menos de emisiones de CO₂ *. Un camión rentable para su negocio que reduce considerablemente el impacto medioambiental.

* Esta cifra incluye las emisiones del vehículo durante su uso, lo que se conoce como "reducción del depósito a las ruedas".

www.volvotrucks.es

CAMIONES DE GAS

Volvo Trucks. Driving Progress

