



OVIDIO DE LA ROZA

### Mensaje optimista

PÁG. 3 / El presidente de CETM espera salir de ésta entre todos.



IVÁN LEQUERICA

### Geotab se expande

PÁG. 6 / Nuevas aplicaciones para vehículos pesados.



MARCOS BASANTE

### IRU y Brexit

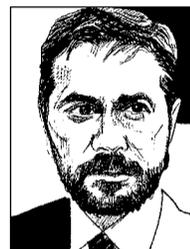
PÁG. 5 / Hace falta un acuerdo urgente antes del 31-D.



GIOVANNI BRUNO

### Nueva gama

PÁG. 25 / Cuatro opciones nuevas para el transporte pesado.



SAMUEL NEVADO

### Transfesa y el tren

PÁG. 23 / Solicita un plan para el ferrocarril de mercancías.

## Scania apuesta por camiones eléctricos y renueva sus icónicos motores V8

Muchas novedades las presentadas por Scania en el último mes. Además de anunciar la llegada de camiones eléctricos con hasta 250 km de autonomía, también renueva toda la gama de motores V8, con uno con 770 CV, y la transmisión Opticruise.

### Novedades



### MB sin emisiones

El futuro de la larga distancia pasa por baterías e hidrógeno. / Págs. 13-14



Ligero: ISUZU / Pág. 15

Remolque: Schmitz / Pág. 17

INDUSTRIA AUXILIAR / Pág. 16

### Nexotrans.com

Más información sobre el boletín electrónico y la suscripción gratuita en [www.nexotrans.com](http://www.nexotrans.com).

Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica, comenta que “trabajaremos mano a mano con cada cliente interesado en la gama eléctrica de Scania. Este tipo de operaciones requieren de un estudio personalizado para ofrecerles la mejor alternativa, con opciones adaptadas para cada uno que contribuyan a la rentabilidad y al medio ambiente”. Págs. 10 y 19



## Producto, servicio e innovación

“En MAN trabajamos todos los días para conseguir una mejoría continua y hacer más fácil el trabajo a nuestros clientes”. Con estas palabras inició su intervención el nuevo CEO de MAN Truck & Bus, Andreas Tostmann, en los

MAN Experience Press Days, con los que el fabricante alemán ha presentado su actualidad y sus objetivos a futuro, de manera virtual y manteniendo su hoja de ruta, pese a la cancelación de la IAA. **Dossier / Pág. 28**

## En marcha una doble vía para acabar con la alta morosidad

Ganar la batalla contra la morosidad en el Transporte está cada vez más cerca. El Congreso de los Diputados, por un lado, y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por otro, están tramitando sendos proyectos de ley para establecer un régimen sancionador que luche contra la morosidad. El Congreso de los Diputados está tramitando una Proposición de Ley de Refuerzo de Lucha contra la Morosidad en las Operaciones Comer-

ciales, con el fin de regular un régimen de infracciones y sanciones para todos los sectores económicos de actividad. Mientras, el Ministerio publicó en su página web a finales del mes de septiembre el Anteproyecto de Ley de modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) para establecer un régimen sancionador específico para el Sector del transporte por carretera, en base al compromiso con el Sector. **Panorama / Pág. 5**

## Las 44 toneladas, de nuevo en el epicentro del debate

La reunión entre cargadores y transportistas, sin acuerdo

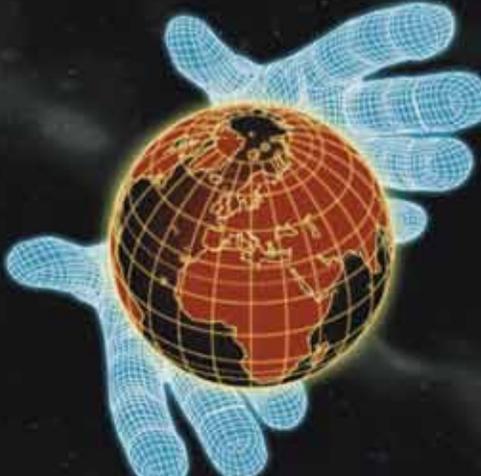
La futura implantación de la normativa de las 44 tn en España requiere de un debate abierto y transparente entre las partes y que finalmente se llegue a un consenso. El estudio realizado por la Escuela de Ingeniería de Guipúzcoa (Universidad del País Vasco) pone de manifiesto los pros y contras de la modificación de cuatro toneladas más de MMA en cada viaje. **Informe / Pág. 20**

### Este Mes

## Gas e hidrógeno, solución de futuro

Conclusiones del Green Gas Mobility, de Gasnam. / **Pág. 18**

Opinión / Editorial / Tribuna ..... 2-3  
De frente: '44 toneladas' ..... 4  
Panorama / Actualidad ..... 5-12  
Logística ..... 21-24  
Innovación: 'Bridgestone' ..... 27  
Coyuntura ..... 30





Date de alta  
en Nexotrans.com

Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana  
en tu email



**Tribuna del Transporte****¿Cuidamos de los jóvenes como posibles conductores?**

Juan Antonio Esteban

**E**L INMINENTE CAMBIO en la normativa que regula el acceso al permiso de conducción profesional es una buena noticia, sólo aparentemente.

Ante la necesidad de trasponer la Directiva 2006/16 de la Unión Europea, se pierde una gran oportunidad de permitir a nuestros jóvenes el acceso a una profesión que, en su momento, estaba configurada para ser un oficio vocacional, que se ejerciera con orgullo corporativo.

El acceso a un carnet profesional a la edad de 18 años se limitará a los de tipo C. Pero (en una curiosa pirueta en la que se baja una barrera para levantar otra) tras realizar 280 horas de formación CAP ordinario, en lugar de las 140 de CAP inicial.

Si el *quid* de la cuestión está en la seguridad, es muy posible que se esté tocando de oído. El factor que incide en la siniestralidad en los conductores profesionales no es tanto la edad como el número de horas prácticas (al volante y no en aulas), que el profesional ha ocupado en sus procesos de capacitación.

He aquí la razón principal del problema endémico de falta de entrada de conductores en el Sector: la acumulación de normativas desconectadas entre sí y, sobre todo, de las necesidades de las empresas, que convierten la profesión en algo difícilmente alcanzable, por la cantidad de tiempo y de recursos que los aspirantes y sus familias tienen que dedicar.

Cuando la tasa de desempleo en menores de 25 años, en nuestro

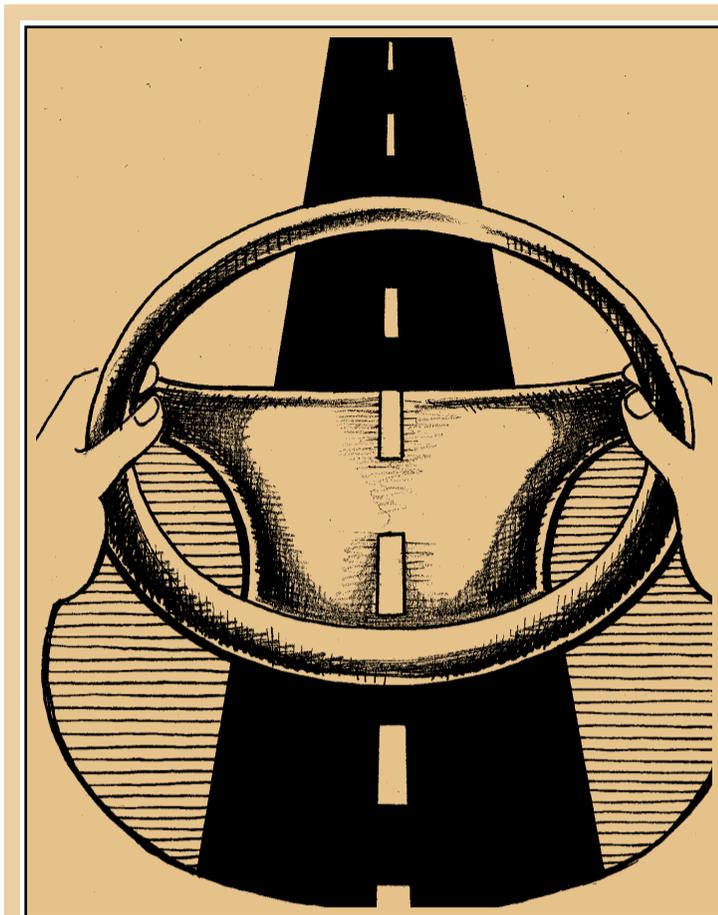
país, es del 41,7%, y las empresas reportan carencias de profesionales de hasta un 23% de media en las plantillas de las empresas de transporte de mercancías y de un 19% en las empresas de transporte en autobús (y con edades medias de hasta 52 años), urge abordar, en profundidad, una serie de cambios que actúen sobre todas las causas del problema.

Una de ellas es la Formación Profesional que, sin duda, es un canal muy fiable y eficaz de entrada al mercado del trabajo pero que, en el Sector de transporte por carretera, aún tiene mucho recorrido para demostrar este potencial.

La idiosincrasia de este oficio requiere tanto de infraestructuras (centros con pistas y, ojalá, simuladores que permitan el desarrollo de las habilidades adecuadas), inversiones más elevadas que para otras titulaciones (los vehículos no están al alcance de cualquiera) y una cualificación muy especializada en los equipos de profesores.

Adicionalmente, y en especial, la colaboración entre los centros y las empresas, para dotar a los alumnos de las horas de prácticas al volante que tan útiles son para garantizar la seguridad. En pocas profesiones como en esta, la ligazón del alumno con la empresa que ofrece la FP Dual es más beneficiosa.

El papel de las autoescuelas también es muy relevante para garantizar la calidad de los profesionales, y para ello la carga lectiva en horas prácticas de conducción es fundamental. Precisamente este es un elemento de coste para estos centros, que no se sentirán incen-



**En pocas profesiones como ésta, la ligazón del alumno con la empresa que ofrece la FP Dual es más beneficiosa**

tivados a invertir en vehículos y profesores cualificados si no hay suficientes alumnos motivados a obtener los permisos.

Y el diseño de los procesos de formación continua, tan costosos para las empresas, deben responder también a los cambios a los que el Sector se está viendo sometido, ahora y en el futuro inmediato.

La tecnología y electrónica a bordo va a requerir profesionales capaces de adaptarse a las novedades en los vehículos. La formación en aula, que está des-

apareciendo a pasos agigantados en todos los modelos educativos, aún parece un tótem inamovible en el Transporte.

Y, por último, el papel de las empresas no es menor, ni pasivo, pues están obligadas a crear (junto con las organizaciones sindicales) unas condiciones sociales que hagan que merezca la pena apostar por la profesión de conductor profesional.

Juan Antonio Esteban es miembro del Think Tank Movilidad y director de RRHH de Alsa.

**Columna****Día Europeo de la Logística (y II)**

Ana I. González

**U**N SECTOR COMO el de la distribución, está haciendo frente a un pico de demanda en alimentación y en el canal *online*, demostrando con cada entrega su agilidad y capacidad de adaptación al cambio.

Fabricantes, distribuidores y operadores logísticos redoblan esfuerzos para continuar las operaciones en las plantas de producción y en los almacenes. Y también el transporte mantiene un flujo constante de mercancías, pese a las muchas complejidades que afronta. Queremos agradecer y destacar la labor de cada profesional.

Aplaudir con entusiasmo la dedicación, el esfuerzo, la agilidad y la resiliencia demostrada para responder a las necesidades de los ciudadanos. Nuestra cadena está siendo puesta a prueba en una crisis sin precedentes, y sigue respondiendo gracias a las funciones de miles de personas, que se han dedicado esencialmente para sostener la sociedad en un momento crítico.

Desde el Centro Español de Logística seguimos trabajando para vosotros. Mantenemos nuestra actividad en formato virtual, apostando como siempre por el conocimiento, la difusión de buenas prácticas y la formación a través de diferentes *webinars* y cursos *online*.

Queremos acompañaros poniendo a vuestra disposición distintas iniciativas *online* gratuitas, y las aportaciones de destacados profesionales que generosamente comparten a través de nuestros "Foros de Expertos" virtuales cómo afrontan la crisis desde sus empresas.

Nos encontramos ante un nuevo entorno que, si bien ahora es difícil de afrontar, también traerá nuevas oportunidades y servirá como impulsor de la transformación digital, la colaboración y la sostenibilidad en nuestras respectivas cadenas de suministro.

La celebración del Día de la Logística nos anima, hoy más que nunca, a mirar al futuro con la confianza puesta en nuestros profesionales, que ante los retos más complicados responden con pasión, creatividad y talento.

Ana Isabel González es la presidenta del Centro Español de Logística.

**Lapidario****Raúl Palacios**

*'Un respiro para los negocios que están en territorios confinados'*

Según el presidente de Ganvam, la prórroga de los ERTes, aunque fuera a última hora, es "un respiro", porque "las empresas necesitamos seguridad jurídica y amparo ante las decisiones que toman las diferentes autoridades para frenar el virus, y que tienen siempre la misma consecuencia: y es que las empresas ven limitada o impedida su actividad".

**Retrovisor**

## N Editorial

# El futuro se oscurece

*El rebrote de la pandemia, unido a la pérdida de rentabilidad, asfixia a muchos empresarios*

**E**L TRANSPORTE DE MERCANCÍAS por carretera no atraviesa por su mejor momento. Es cierto que hay otros sectores de actividad económica, como el turismo o la hostelería, que están viendo cómo la pandemia les afecta de forma muy directa, pero el Transporte no se queda atrás, a pesar de que se sigan viendo camiones y furgonetas por las carreteras y que los lineales de los supermercados estén siempre abastecidos, como en cualquier otro momento.

Que la cosa no va bien se puede demostrar con los resultados de los Observatorios de Costes, Precios y Actividad del transporte de mercancías por carretera correspondientes al segundo trimestre de este año 2020, que acaban de hacerse públicos.

El Grupo de Trabajo que conforman los representantes de la Administración, de las asociaciones de transportistas y de las empresas cargadoras, se reúne trimestralmente para proceder a su análisis y posterior aprobación. Y en esta ocasión, de manera virtual, no han faltado a su cita.

Queda constatado que los costes de explotación de la actividad del transporte de mercancías por carretera, en el segundo trimestre de 2020, registran un incremento, tras la importante bajada que se produjo en el primer trimestre como consecuencia de la bajada del precio del petróleo. Ahora, una vez estabilizado entre los 40-45 dólares/barril desde hace semanas, se observa que el precio del carburante se incrementa en un 3,9%, lo que se suma al incremento de la financiación bancaria en un 23,3%.

Con todo ello, el coste unitario por kilómetro para un vehículo articulado de carga general queda establecido en 1,02 euros/km, habiéndose producido un incremento medio de los costes en un 1,7%, que se eleva al 1,8% en el caso del vehículo articulado frigorífico, aunque 'solo' sube el 0,5% en el caso de los vehículos comerciales. En dicho trimestre, la partida del

combustible ha ganado algo de peso en la estructura de costes, al representar en el 26% del total de los de explotación para un vehículo articulado de carga general, superado por la partida de personal y dietas, que representa un 35,6% del total de los costes.

Si hablamos de los Precios, en el segundo trimestre de 2020 se observa una cierta recuperación, con un crecimiento medio del 1,5%, siendo mayor en el ámbito de las largas distancias (recorridos superiores a 300 km), con el 2,2%. Una lástima que este incremento de los precios se vea empañado por la subida de los costes, lo que impide que la rentabilidad de las empresas de transporte se vea mejorada.

Y, en cuanto a la actividad desarrollada en este segundo trimestre, tomando como base la encuesta permanente que lleva a cabo con periodicidad semanal el Ministerio de Transportes a 1.000 transportistas de todos los sectores y especialidades, el dato es significativo, porque no debemos olvidar que este segundo trimestre se vio afectado por el estado de alarma. La reducción de la actividad se cifra en el -11,3% de las toneladas transportadas y el -10,8% de las toneladas/km producidas, siendo especialmente significativo en el transporte internacional, con caídas del -15,3%.

Y otro dato a tener en cuenta: los km en vacío, algo especialmente doloroso para los que realizan internacional. Esta cifra de retornos en vacío se ha incrementado respecto al año anterior en más de un 43%, pero también el transporte nacional ha sufrido este fenómeno: + 8% de incremento.

Así las cosas, con la pandemia rebrotando, la incertidumbre económica, los ERTes prorrogados in extremis hasta finales de enero, la falta de acuerdo sobre el Brexit y el nuevo capítulo abierto en el asunto de las 44 toneladas (no puede haber momento más inoportuno, por cierto), el Sector y sus integrantes tienen por delante un trimestre complicado. Mucho ánimo a todos en lo profesional y el máximo cuidado en lo personal. Que le sea útil. Es nuestro mayor interés.

## Nexotrans

Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera

PRESIDENTE: **EUGENIO DE QUESADA**  
CONSEJERO DELEGADO: **CARLOS ORTIZ**

DIRECTOR  
**CARLOS ORTIZ RODRIGO**

DIRECTOR ADJUNTO: **Eugenio de Quesada**

SUBDIRECTOR: **Daniel Gallego Aliás**  
REDACTORES Y COLABORADORES

Eduardo Santamaría | Marga González | Salvador Hernández  
Erenea Muñoz | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

**NEXO**  
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

☒ Paseo de la Reina Cristina, 6. 1º piso 28014 Madrid  
Centralita: 91 369 41 00 (20 líneas)

☒ Web: Nexotrans.com | Mail: redaccion@nexotrans.com

DIRECTOR FINANCIERO: José Manuel de la Torre | DIRECTOR JURÍDICO: Santiago Moratalla  
JEFE DE CONTABILIDAD: Javier Contreras | JEFE DE PERSONAL: Ignacio González del Yerro  
DIRECTOR DE INFORMÁTICA: José Manuel Dávila | PLATAFORMAS DIGITALES: Joaquín Abad  
DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD (DEPARTAMENTO PROPIO): Nexopublic SRL (Grupo NEXO)  
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Raúl López  
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: Mª. José González

SERVICIOS EDITORIALES: Aborda (Asesoría Contable y Fiscal) | Aconfisa (Asesoría Legal) |  
Nexopublic (Diseño y Publicidad) | Nexo Creativo (Autoedición) | Nexotel (Información Electrónica)  
Herrero (Propiedad Industrial) | Nexodata (Base de Datos) | Impresa Norte (Impresión y Papel)

NEXOTRANS, el Periódico Profesional del Transporte de Mercancías por Carretera, es una Publicación  
Independiente de los Intereses del Sector / © NEXOTRANS es una Marca Registrada de Nexo Editores SA  
© Copyright NEXO EDITORES SA y Grupo NEXO / Depósito legal: M-8046-2012 / ISSN: 1699-3152 / Impreso en España

UNA PUBLICACIÓN DEL GRUPO **Nexo**

### ▲ Directa

## Vuelven las Juntas Arbitrales

**U**NA BUENA PARTE DE las Juntas Arbitrales de Transporte retomarán de manera inminente su actividad, comenzando de nuevo a tramitar los procedimientos y expedientes paralizados como consecuencia del estado de alarma declarado el pasado mes de marzo. Y esto es una buena noticia, porque su labor "resulta de vital importancia para el Sector, debido a su carácter especializado y al conocimiento específico sobre el Sector del transporte terrestre, fundamentalmente por carretera, tanto nacional como internacional, que ostentan los componentes de este órgano vinculado a la Administración, constituyéndose como un importante instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en los contratos de transporte en la resolución de controversias que entre ellas pudieran surgir en el desarrollo de su actividad", como indican desde Fenadismar. Este carácter de conocimiento específico e inmediatez, e incluso de buena fe, al acudir las partes a este proceso antes de llegar a los Tribunales, ha sido siempre algo muy apreciado en el Sector, y después de tanto tiempo de obligada inactividad, es positivo que esta parte de la 'antigua normalidad' reinicie su camino, que ya no requiere presencialidad si el conflicto no excede de los 5.000 euros.

### ◆ Personaje del Mes

## Ovidio de la Roza

"El regreso al trabajo lo hacemos con mascarilla puesta y con el miedo de que se repitan los episodios que vivimos durante el estado de alarma. Pero si algo ha puesto en evidencia esta crisis sanitaria, es el papel del transporte de mercancías por carretera, que es (siempre lo ha sido) más que fundamental. Nuestros conductores han vivido situaciones indignas y, a pesar de



todo, han seguido al pie del cañón, porque el deber de las empresas de transporte era mantener el abastecimiento de supermercados, farmacias y hospitales y nuestro compromiso siempre ha sido firme. En la CETM tenemos la esperanza de que esto sea un bache en el camino y logremos superarlo entre todos", afirma el presidente de la Confederación, que desea transmitir cierto optimismo.

**'Durante esta pandemia, el Sector ha dejado en evidencia que es irremplazable (para quien aún no se había dado cuenta) y fundamental para la recuperación económica'**

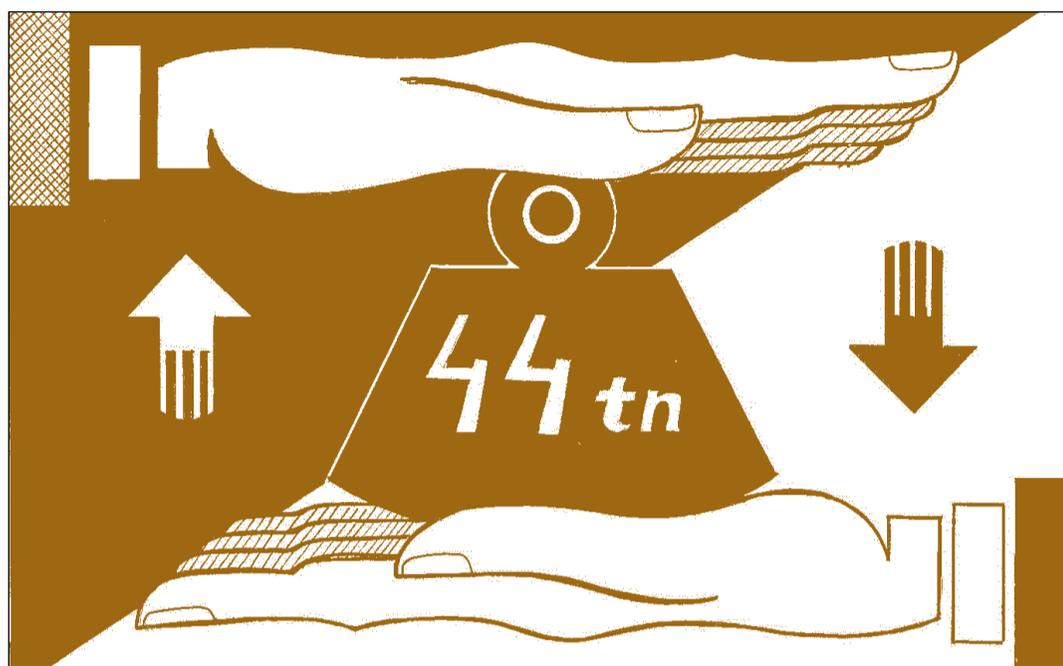
### ▼ Marchatrás

## Se acerca el Brexit, y...

**N**O SOLO NO HAY ACUERDO entre el Reino Unido y la Unión Europea, sino que no parece que esté demasiado cerca. El 31 de diciembre, fecha en la que se producirá la salida definitiva del mercado común del país británico, está cada día más cerca, y los 2,3 millones de camiones que transitan anualmente por el Canal de la Mancha mantienen la incertidumbre de cómo podrán seguir haciéndolo el nuevo año, o si, por el contrario, sus actividades se verán limitadas. Por eso, la IRU y 30 de sus organizaciones, entre las que se encuentran Astic y CETM, han emitido un comunicado, recordando a las dos partes que "aún hay tiempo para encontrar una solución". Lo ideal es que el tránsito entre Reino Unido y los Estados miembros de la Unión Europea se puede llevar a cabo sin la introducción de permisos de transporte y sistemas de cuotas, pero eso hace imprescindible que exista un reconocimiento mutuo de estándares, competencias y certificados que aseguren la competencia leal y velen por la seguridad y las condiciones laborales de los conductores profesionales. Las empresas y operadores implicados esperan una decisión para planificar sus plantillas, sus flotas y sus flujos, es decir, algo tan esencial como el papel que juega el transporte por carretera para el comercio.

**X De Frente****¿A quién beneficia la ampliación de la carga a 44 toneladas?**

**E**L PASADO MES de septiembre volvió al centro del debate la implantación en España de la medida que permite ampliar la carga transportada en los vehículos pesados a 44 toneladas, cuatro más que en la actualidad. La Universidad del País Vasco, a través de la Escuela de Ingeniería de Guipúzcoa, presentó un estudio encargado por varias fundaciones del Sector en el que se muestra las repercusiones que tendría implantar esta normativa en territorio nacional. Las hay tanto positivas como negativas, pero no hay consenso en el Sector para implantarla tal cual se está hablando. Más capacidad de carga, un aumento de la productividad, menor volumen de viajes, menor impacto medioambiental, mayor deterioro del firme de la carreteras... son algunas de las consecuencias de esta medida, pero tampoco vendrían solas y generarían otras nuevas. Por lo tanto, esta medida, ¿a quién beneficia realmente?

**En contra****'A las empresas cargadoras'**

**E**N ESPAÑA HUBO una experiencia en la aplicación de las 44 toneladas, en concreto, en el proyecto piloto que estuvo vigente en Cataluña durante casi dos años, y el resultado fue muy negativo desde el punto de vista económico, ya que los únicos beneficiados de dicha medida fueron las empresas cargadoras, sin que los transportistas obtuvieran ninguna mejora por el hipotético beneficio. Además, los pocos



países que lo han implantado en Europa, en concreto sólo una tercera parte, lo hicieron en un momento de expansión de la actividad económica, por lo que en las actuales circunstancias

económicas en que se encuentra nuestro país, ni siquiera es planteable iniciar el debate sobre la conveniencia o no de introducir las 44 toneladas en la flota de camiones española.

**Julio Villaescusa** es el presidente de **Fenadismar**.

**A favor****'Una mejora para ambas partes'**

**E**L IMPACTO DE la implantación de tal medida sería de tan solo el 2% de la flota actual de transporte, ya que no todas las operaciones de transporte en la actualidad van a máxima



carga. Además, en los últimos años la actividad del transporte ha ido subiendo cada año más de ese 2% y, aunque ahora estamos en una situación coyuntural, nada nos dice que no volverá a ser como antes. Asimismo, dicha medida supondría una mejora de la pro-

ductividad para ambas partes, como lo demuestra la experiencia que hubo en Cataluña hace unos años en las que los transportistas obtuvieron un precio diferencial por llevar más toneladas, y por ello no entiendo cómo el Sector se opone a dicha medida siendo el único país de Europa que no la tiene, lo que ha provocado la deslocalización de muchas producciones a otros países.

**Alejandro Sánchez** es el director de Cadena de Suministro de **Aecoc**.

**Análisis****Acuerdo con o sin consenso**

PARCE DIFÍCIL QUE se llegue a un acuerdo, pero el consenso en la implantación de una normativa que afecta a todo el Sector del transporte de mercancías por carretera debería ser obligatorio. Las posturas están muy enfrentadas, pero (al menos públicamente) hay voluntad de llegar a un entendimiento. Así se mostraron los representantes de cargadores y transportistas durante el debate posterior a la presentación del estudio de la Universidad del País Vasco y también durante la primera reunión que tuvieron a finales de mes en la mesa de trabajo junto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que actúa como mediador.

Es verdad que globalmente la productividad de la actividad se vería mejorada con la implantación de las 44 toneladas, ya que, como es lógico, a mayor volumen transportado en cada camión, menor número de viajes habrá que realizar. Pero esto también tendría unas consecuencias negativas, ya que habría que reducir el número de camiones activos, a lo que solo podrían hacer frente las empresas con grandes flotas, tal y como denuncian las asociaciones de transportistas.

Este es solo uno de los muchos puntos de conflicto que hay entre cargadores y transportistas en la implantación de la normativa de las 44 toneladas. Hay mucho de lo que hablar y es obligatorio que se sienten a dialogar y que lleguen a un acuerdo que sea beneficioso para todas las partes y no solo para una de ellas.

# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

## De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

- N Evaluaciones de Calidad.**
- N Estudios de Mercado.**
- N Estudios Estratégicos.**
- N Autodiagnósticos de Empresa.**
- N Análisis Sectoriales.**
- N Desarrollos en Internet.**
- N Fusiones y Adquisiciones.**
- N Búsqueda de socios financieros.**

# Nexopublic

CONSULTING

Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

# El Congreso y el Ministerio de Transportes tramitan dos proyectos de ley para luchar contra la morosidad

Ganar la batalla contra la morosidad en el Transporte está cada vez más cerca. El Congreso de los Diputados, por un lado, y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por otro, están tramitando sendos proyectos de ley para establecer un régimen sancionador que luche contra la morosidad.

En el primero de los casos, el Congreso de los Diputados está tramitando (desde el 22 de septiembre) una Proposición de Ley de Refuerzo de Lucha contra la Morosidad en las Operaciones Comerciales, con el fin de regular un régimen de infracciones y sanciones para todos los sectores económicos de actividad. Este es el resultado de los acuerdos adoptados el pasado mes de junio en la Comisión de Reconstrucción Social y Económica promovida en el Congreso de los Diputados para establecer medidas de reactivación

del país tras la crisis ocasionada por la Covid-19, entre ellas, aprobar con carácter inmediato un régimen sancionador de lucha contra la morosidad.

Tal y como informa Fenadismer, con esta tramitación se da respuesta a una histórica reivindicación de la Plataforma Multisectorial contra la Morosidad, de la que forma parte, que en los últimos años viene exigiendo el establecimiento de un código sancionador con el objetivo de proteger al pequeño empresario frente a la imposición y abusos de sus pagadores, principalmente empresas y Administraciones.

## Proyecto del Ministerio

Por otro lado, el Ministerio de Transportes publicó en su página web a finales del mes de septiembre el Anteproyecto de Ley de modifi-



cación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) para establecer un régimen sancionador específico para el Sector del transporte por carretera, en base al compromiso asumido con las asociaciones de transportistas el pasado mes de julio, y que, junto con otras

medidas, supuso la desconvocatoria del Paro Nacional previsto para la última semana de dicho mes.

Conforme se recoge en el texto legal sometido a consulta, será sancionado todo retraso en el pago que supere el plazo máximo legal de 60 días, graduándose la cuantía de la

sanción en función del importe del pago retrasado, de tal modo que si el importe de la factura no supera los 2.000 euros la sanción será por hasta dicho importe, si es inferior a 4.000 euros la sanción será por hasta dicho importe y cuando la factura cuyo pago se retrasa supere los 4.000 euros la sanción a imponer será de hasta 6.000 euros.

Fenadismer sigue insistiendo en su preocupación porque el proyecto de ley que ya tramita el Parlamento pudiera afectar negativamente a la aprobación definitiva del proyecto normativo promovido por el Ministerio, mientras CETM destaca que "la morosidad, con plazos de pago muy por encima incluso de lo establecido en la Ley, siempre ha obstaculizado el avance del Sector pero, además, en los últimos meses, debido a la crisis sanitaria, con mayor incidencia".

## La nueva regulación europea sobre los tiempos de descanso

El pasado 31 de julio se publicaron las diferentes normas legales que incluyen el denominado Paquete de Movilidad, entre las que se encuentran las importantes modificaciones introducidas al Reglamento sobre Tiempos de Conducción y Descanso y utilización del tacógrafo, la mayoría de las cuales entraron en vigor el pasado 20 de agosto.

Así, entre las novedades más destacadas en materia de tiempos de conducción y descanso, el Paquete de Movilidad incluye reglas más flexibles para el

transporte internacional en los descansos semanales, la posibilidad de ampliar el límite máximo de conducción diaria y semanal, la obligación de regreso de los conductores cada tres o cuatro semanas a su lugar de residencia, la anotación en el tacógrafo cada vez que se cruce una frontera, así como otra serie de regulaciones y medidas que están ocasionando una importante confusión y numerosas dudas entre los conductores profesionales a la hora de aplicarlas.

## Urge llegar a un acuerdo sobre el Brexit

La Organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU) ha remitido una carta a los negociadores de la Unión Europea y del Reino Unido en la que urge a alcanzar un acuerdo sobre el Brexit que permita la circulación de vehículos pesados de transporte de mercancías entre Europa y Reino Unido más allá del 31 de diciembre.

La carta, que ha sido firmada por una treintena de organizaciones paneuropeas de transporte, entre ellas, las españolas Astic y CETM, pone de manifiesto la relevancia del Sector para el conjunto de la economía. Cada año, más de 2,3 millones de camiones viajan de

ida y vuelta entre el Reino Unido y la Unión Europea (algo más del 10% en nuestro país) y son indispensables para el resto de la industria y los consumidores, puesto que distribuyen materias primas, repuestos, alimentación y todo tipo de productos.

El objetivo de esta iniciativa paneuropea es recordar que aún hay tiempo para alcanzar un acuerdo y proteger los movimientos de vehículos pesados, permitiendo el tránsito entre Reino Unido y los Estados miembros de la Unión Europea sin la introducción de permisos de transporte y sistemas de cuotas. Para ello, es necesario el

reconocimiento mutuo de estándares, competencias y certificados para asegurar la competencia leal y proteger la seguridad y las condiciones laborales de los conductores profesionales. Por tanto, si finalmente no se alcanza un pacto, la pérdida sería mutua y supondría el entorpecimiento del desarrollo de la cadena de suministro y, por ende, del conjunto de la economía.

La delegada general de IRU en la Unión Europea, Raluca Marian, afirma que "la industria del transporte por carretera de Europa y el Reino Unido urge a los negociadores que lleguen a un acuerdo sobre la relación futura en el tráfico rodado".

**Continental**  
The Future in Motion

**El neumático de alto kilometraje para operaciones regionales y de larga distancia:**  
Continental ContiHybrid HT3 SR

- Desarrollado para el transporte de volquetes, alimentos o para la logística agrícola. Es un producto especialmente diseñado para países del sur de Europa donde el asfalto es más abrasivo y las condiciones de temperatura son mayores.
- Diseño de la banda de rodadura para asegurar el equilibrio entre kilometraje y robustez.
- Surcos que mejoran la resistencia ante cortes y desgarros.
- Diseño especial de los canales centrales que evita la retención de piedras y cuerpos extraños ayudando en su expulsión.

## “Entrevista



**Iván Lequerica es el vicepresidente para las regiones del Sur y el Oeste de Europa de Geotab, una compañía de marcado carácter tecnológico que, mediante la telemática, propone al Transporte una forma de reducir costes y elevar la seguridad.**

**L**A COMPAÑÍA GEOTAB, de origen canadiense, atesora dos décadas de experiencia y opera en Europa desde hace seis años (igual que en España). Dedicada más en concreto a gestión de flotas en logística, la 'última milla' y los vehículos de grandes flotas de empresas o de alquiler, acaba de dar el paso hacia los pesados, sean camiones o autobuses, con una nueva solución que implementa la lectura, la transmisión y el análisis de los datos del tacógrafo y de otros elementos del vehículo.

### ■ ¿Cuáles son las grandes cifras de la compañía?

● Tenemos en la actualidad unos 40.000 clientes y más de dos millones de vehículos conectados (el 80% turismos y furgonetas, y un 20% pesados, aunque este dato está creciendo mucho sobre todo en Estados Unidos), con flotas que van desde una a 200.000 unidades, lo que nos sitúa entre los líderes del mercado a nivel mundial. El objetivo es mejorar la seguridad, la conectividad, la eficiencia y el cumplimiento normativo de nuestros clientes. Contamos con una plantilla de 1.300 personas (45 en nuestro país), y oficinas en Canadá, Estados Unidos, México, Málaga, París, Londres, Roma, Munich, Achen y Madrid, que es la central para Europa.

### ■ ¿Cuáles son sus vías de comercialización?

● El negocio de Geotab no es de venta directa, sino que se realiza mediante distribuidores. Y el modelo seguirá igual. Tenemos distribuidores muy especializados en grandes flotas, y otros que se dedican más a clientes de menor dimensión, a los que también les encaja esta solución perfectamente. A todos estos colaboradores, que además realizan una importante labor de consultoría para ofrecer a cada cliente lo que necesita (la oferta de Geotab se puede dividir en módulos), les vamos a apoyar con una campaña de información muy importante, explicando el nuevo producto mediante diferentes vías. En el caso de viajeros, pondría el ejemplo de MugiCloud, expertos en tecnología de wifi para los vehículos. Además de vender su producto, también comercializan el nuestro, con un conocimiento mucho más especializado del mercado. España es el país de Europa donde Geotab tiene más vehículos conectados. En esta línea, el producto para camiones y autobuses se está lanzando al mismo tiempo también en Alemania, Italia y Reino Unido.

### ■ Y ahora, dan el paso hacia los vehículos pesados.

● El nuevo producto para se basa en

el producto, basado en el dispositivo Geotab GO9, ya conocido y que recoge los datos del vehículo, tanto del GPS como del acelerómetro y de los ordenadores embarcados, volcándolos en una plataforma abierta en la web, MyGeotab. A esto se suman una serie de funcionalidades específicas para la actividad del transporte pesado profesional. Geotab permite la gestión de todos los datos del tacógrafo, tanto de la tarjeta del conductor como de la empresa, con descarga remota, lectura de tiempos de conducción y descanso en tiempo real y un análisis de posibles infracciones. Este sistema, compatible con todos los tacógrafos del mercado, realiza las descargas de forma automática, una copia de seguridad, avisa de posibles infracciones y elabora los archivos para la inspección.

### ■ ¿Por qué en este momento?

● El escenario de las flotas pasa por la necesidad de digitalización para ser competitivos, el cumplimiento de las normativas y la seguridad, a lo que se suma la incertidumbre económica, por lo que nuestra nueva solución llega en un momento muy adecuado. El Ministerio quiere impulsar una normativa de transporte y logística, a lo que podemos añadir, como dice Fenadismer, que la mitad de las infracciones del Sector están relacionadas con el uso del

# El verdadero poder es tener los datos para poder analizarlos

La solución que proponemos al mercado es diferencial porque integramos la telemática líder mundial de Geotab con las funcionalidades tecnológicas de Intendia para camiones.

tacógrafo y el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso. También los datos de siniestralidad vial en el transporte pesado se han multiplicado por 2,4 durante el estado de alarma. Por todo ello, que queremos es ayudar a los clientes, más aún en un entorno adverso como el que atravesamos, porque cada vez hay más empresas convencidas en la necesidad de invertir en herramientas

**'El objetivo de nuestro sistema es aportar rentabilidad, eficiencia, seguridad y cumplimiento con la normativa a las flotas de pesados'**

que les ayuden a reducir sus costes y optimizar los recursos.

### ■ ¿En qué se han basado para dar este paso hacia el transporte profesional?

● Como he comentado, Geotab es una empresa de innovación, pero el año pasado adquirió Intendia, una compañía española cuya actividad de descarga de tacógrafos y su filosofía encaja muy bien con la nuestra. La integración de ambas y la combinación de funcionalidades ha dado como resultado este nuevo producto para vehículos pesados, con mayor valor añadido de lo que hay en el mercado. Esta fórmula se complementa con la de colaboración con otras entidades, dentro del *marketplace*, una plataforma abierta en la que ya figuran 200 compañías de muy distintas índoles que comparten sus productos y servicios, siempre para que el cliente salga beneficiado.

### ■ ¿La clave de todo es el análisis de los datos?

● Parece evidente. Nosotros recogemos todos los datos y los subimos a la web, para que los gestores de flota puedan trabajar con ellos. El portal es una plataforma abierta y segura, y dispone de más de 200 *partners* que aportan sus conocimientos. La seguridad es un aspecto clave en nuestra actividad, y centramos muchos esfuerzos en que esté asegurada, cumpliendo con todos los protocolos y estándares necesarios.

### ■ ¿El sistema puede actuar en tiempo real?

● Por supuesto. El sistema nos permite vigilar el comportamiento de cada conductor, aconsejándole en tiempo real sobre cómo mejorar sus prestaciones, e integramos los datos con las plataformas que tenga cada empresa. El cliente percibe bien todo lo que ofertamos en tecnología, pero siempre nos pregunta: ¿Cómo me vas a ayudar a mejorar la seguridad? Y esta es una forma de formar a sus conductores hacia la eficiencia y el cumplimiento normativo.

### ■ ¿Cuál es el valor añadido de la herramienta de Geotab respecto al resto de soluciones del mercado?

● El producto es diferencial porque integra la telemática de Geotab con las funcionalidades de Intendia. Sumamos lo mejor de ambas partes. El dispositivo es fácil de instalar y recoge gran cantidad de información, mientras que el portal permite configurar de manera sencilla y flexible cualquier tipo de informe o gráfica que precise el gestor de flotas. Sin olvidar el ecosistema abierto del *marketplace*, que ya tiene cuatro años de vida. Contamos con cámaras (exteriores e interiores del vehículo para analizar posibles prácticas o accidentes), sistemas de optimización de ruta, análisis de mantenimiento, *software* para la gestión administrativa... Con todo, la adaptación a cada necesidad del cliente es factible.

### ■ Los fabricantes de vehículos están cada vez más metidos en la telemática. ¿Cuál es su relación con ellos?

● Es una oportunidad. No tenemos interés en vender muchos dispositivos, sino que lo importante es el dato, y si podemos conseguir ese dato mediante los dispositivos instalados por los fabricantes, sería lo mejor. Ya estamos en conversaciones con muchos de ellos para extraer esa información y que se pueda visualizar en nuestro portal.

### ■ ¿Y el de Geotab se puede integrar con otros sistemas que tengan ya instalados las empresas?

● Sorprende que, en España, solo el 19% de los vehículos comerciales lleve telemática embarcada, y en cuanto a los industriales, el porcentaje es menor. Pero quienes ya disponen de uno de estos sistemas son nuestros mejores clientes, porque ya saben las ventajas que se puede aportar una mejora sobre lo que ellos ya manejan. El gestor que mejor utiliza nuestro producto es el que menos tiempo pasa en el portal, porque solicita los informes que necesita y, a partir de ahí, toma las decisiones. Por eso, la integración es fundamental, y la fomentamos a todos los niveles.

## ➔ Conductor

### Mirando hacia el futuro

**A**LGO EN LO QUE ya estamos trabajando es en la electrificación del transporte. La economía se va a recuperar apostando por las energías renovables. Las flotas quieren dar el salto a la electricidad, pero no saben bien cómo hacerlo, y estamos trabajando en esa labor de asesoría y de gestión. También tenemos puesto el foco en la nueva movilidad, que será eléctrica, compartida y autónoma, pero ¿cómo llegamos a ese punto? En breve lanzaremos productos y servicios que ayuden a estas empresas a operar de manera más eficiente. A esto se suma la colaboración con los fabricantes OEM, integrando las respectivas telemáticas, y seguiremos invirtiendo en el análisis del dato y el aprendizaje automático, anticipándonos a posibles averías y paradas indeseadas, así como detectar posibles accidentes mediante el estudio de patrones de conducción. Cuando definimos nuestros productos, es esencial que los pueda utilizar cualquier empresa, sin importar su dimensión. Las necesidades son parecidas, porque todos quieren seguridad, rentabilidad, productividad... La flexibilidad del portal es una gran ayuda al respecto, porque cada uno lo configura de forma particular. En el segmento de los viajeros, sabemos que existe una clara demanda de este tipo de productos.



## La Seguridad Social permite tarifa plana a trabajadores autónomos societarios

Los trabajadores autónomos que sean socios de sociedades mercantiles podrán beneficiarse a partir de ahora de la tarifa plana (como el resto de autónomos), tras el cambio de criterio interpretativo de la Tesorería General de la Seguridad Social. Se trata de una gran victoria y de un trato justo a estos trabajadores, según las valoraciones de la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA) y de la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA).



### Cambio de criterio

Este cambio de criterio se produce después de varias sentencias del Tribunal Supremo en contra de este criterio. Por tanto, a partir de ahora se permite a los autónomos socios de sociedades mercantiles capitalistas, ya sea de sociedades limitadas o anónimas, acceder a los beneficios de la cotización previstos en el artículo 31 de la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo.

Además de aplicarse a todas las nuevas altas, también se estimarán los recursos de alzada que estén pendientes de resolución. Tanto ATA como UPTA aclaran que respecto a las resoluciones que ya

sean firmes en vía administrativa, porque no se impugnaran en su momento o hubiera recaído resolución desestimatoria dictada en alzada, que impidieran la aplicación de dichos beneficios, podrán ser revisadas siempre que lo soliciten los interesados.

### Valoraciones

"Teníamos razón y nos la han dado. Este cambio de criterio, que devuelve un derecho que tenían por ley los autónomos societarios es una noticia muy importante. La Seguridad Social cambia de criterio tras tres sentencias del Tribunal Supremo y permitirá a los

autónomos societarios acogerse a la tarifa plana. A quienes se les denegó deben instar a su revisión", afirma el presidente de ATA, Lorenzo Amor.

Por su parte, el presidente de UPTA España, Eduardo Abad, destaca que "ya era hora de que la Seguridad Social cambiara el criterio y aplicara lo que los tribunales han venido reconociendo en contra de lo que la Administración venía interpretando, ya que no existe impedimento legal alguno, desde que se regularon dichos incentivos en el año 2013, para que a los autónomos de sociedades no se les aplicaran estos beneficios, lo hemos demandado varias veces".



## CETM expone sus propuestas para la futura Ley de Movilidad Sostenible

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha abierto una consulta pública para que puedan hacer sus aportaciones a la futura ley. La CETM considera absolutamente necesario que se tenga en cuenta la sostenibilidad de las empresas de transporte por carretera desde el punto de vista medioambiental, económico y social y que, además, cualquier modificación sea consensuada con el Sector.

En lo que respecta a la fiscalidad en el Transporte, la CETM solicita que se mantenga el régimen fiscal contemplado en el artículo

52 bis L38/92 de IIEE, por el que se establece la devolución parcial del Impuesto sobre hidrocarburos por el gasóleo de uso profesional, ante la falta de alternativas energéticas competitivas, eficientes y económicamente viables. Serán necesarios 1.500 millones de euros anuales para la transición energética de las flotas de vehículos. Asimismo, respecto de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), la patronal pone de manifiesto la necesidad de destinar ayudas para la renovación de flotas y la falta de infraestructura asociada de energías alternativas.

CUANDO SU FLOTA ESTÁ A MILES DE KILÓMETROS...  
... PERO LA PUEDE GESTIONAR DESDE UNA PANTALLA.

Nuevo MAN TGX.  
Simply my truck.

# DAF hace alarde de sus novedades sostenibles y recibe el internacional 'Good Design Award'

DAF CF Electric es ideal para aplicaciones de cero emisiones, con una autonomía de 200 kilómetros con carga completa

DAF Trucks continúa con su apuesta por la electromovilidad dando un paso más en el desarrollo de líneas de transmisión eléctricas al duplicar la autonomía del DAF CF Electric con tecnología E-power de VDL y superar los 200 kilómetros de autonomía. Además, la introducción de una nueva generación de baterías permite reducir el peso en 700 kg, lo que se traduce directamente en una mayor carga útil. DAF CF Electric es ideal para aplicaciones de cero emisiones y uso silencioso en zonas urbanas, como la distribución general, suministro de supermercados y recogida de residuos.

La compañía neerlandesa ofrece actualmente el CF Electric como tractora 4x2 con una masa máxima aproximada de 37 toneladas, y un rígido 6x2 con un eje arrastrado dirigido que permite una máxima maniobrabilidad (MMA de 28 toneladas). La nueva generación de vehículos CF Electric se basa en la fiabilidad demostrada y la facilidad de uso de las generaciones anteriores.

Una nueva incorporación a la generación actual es la batería de iones de litio con una capacidad de 350 kWh (efectiva de 315 kWh). Además de ser más potente, la batería también es mucho más ligera (el peso se ha reducido en 700 kg).

Gracias al aumento de la capacidad

de la batería, que conserva las mismas dimensiones, el CF Electric cuenta ahora con una autonomía de más de 200 km con carga completa, el doble en comparación con las generaciones predecesoras. La carga completa de la batería se suele realizar en la base de operaciones del camión y tarda unos 75 minutos con una estación de carga de 250 kilovatios de capacidad. Si la batería se recarga durante las operaciones de carga/descarga o durante una parada, es posible recorrer hasta 500 kilómetros completamente eléctricos al día con un DAF CF Electric. Este hecho le proporciona al camión una ventaja competitiva en términos de productividad y eficiencia.

## Formación EcoDrive+

Además, la compañía ha anunciado la próxima ampliación de su programa de formación EcoDrive+ a toda Europa. Con este programa, que por el momento está disponible, entre otros países, en Francia, Alemania, Polonia, Países Bajos, Italia, España y Reino Unido, los conductores de un nuevo camión DAF aprenden a utilizar de forma óptima los sistemas a bordo del vehículo.

La entrega de un nuevo DAF LF, CF o XF siempre incluye una explicación completa de las características del vehículo. Una

vez que se ha explicado todo lo necesario y se han entregado las llaves, el conductor también recibe un cupón para un programa de formación sobre EcoDrive+ de DAF. Este cupón tiene una validez de seis meses y el conductor puede utilizarlo para participar en una sesión de formación presencial intensiva en su propio camión.

El curso lo impartirá un instructor que ha recibido la formación y certificación correspondiente por parte de DAF. "Todos los camiones DAF nuevos cuentan con varios sistemas a bordo (en algunos casos, opcionales) que permiten disfrutar de una conducción más eficiente, segura y tranquila", explica Pascal Hochstenbach, de la DAF Driver Academy. "Solamente podrá aprovechar al máximo cada gota de diésel si sabe utilizar dichos sistemas", añade.

Otra ventaja de saber usar correctamente el freno motor y sistemas como el control de cruce adaptable es que se reduce el desgaste de los frenos y que los sistemas como el ACC y el AEBS ayudan a aumentar la seguridad en la carretera. Hochstenbach destaca que "el conductor que conoce su camión por dentro también disfruta mucho más de la conducción. Es por ello que el programa de formación sobre EcoDrive+ de DAF es una excelente



inversión de tiempo". El programa de formación sobre EcoDrive+ dura aproximadamente un día e incluye tanto formación teórica como práctica. "Nuestros conductores que han realizado la formación conducen con un 10% más de eficiencia. Es un impresionante retorno de la inversión", afirma Marek Gunia, director de transporte de Batim en Polonia.

## 'Good Design Award'

Las gamas de modelos CF y XF de DAF han recibido el prestigioso premio internacional Good Design Award por su "diseño e innovación sobresalientes". El reconocimiento en la categoría de diseño de productos de automoción y transporte lo

otorgó un jurado de la organización australiana Good Design Award compuesto por un mínimo de 55 miembros. DAF Trucks presentó las nuevas series CF y XF en el mercado australiano el pasado mes de marzo.

Los premios anuales Good Design Award son uno de los galardones internacionales de diseño e innovación más antiguos y prestigiosos cuya historia se remonta a 1958. El jurado de los premios Good Design Award elogió a los camiones CF y XF de DAF: "Establecen un nuevo estándar en el Sector en cuanto a estilo, funcionamiento, seguridad, sostenibilidad y rendimiento. El pensamiento innovador ha dado como resultado un camión que tiene un impacto positivo en el usuario final, en el Sector y en el medio ambiente".

## Renault Trucks facilita la vuelta al trabajo y la compra de Master Red

Renault Trucks ha vuelto a la actividad tras el mes de agosto pensando en la recuperación de los profesionales del transporte. En este sentido, ofrece una serie de soluciones flexibles que se ajustan a sus necesidades de trabajo, entre ellas, una fórmula de renting a 12 meses, con una cuota mensual de 998 euros, que incluye la garantía Selection.

Esta acción se engloba dentro de la 'Operación Re-StaRT' de Renault Trucks, para facilitar a los transportistas la recuperación de la actividad, con soluciones adaptadas a la situación actual tras el parón por la crisis de la Covid-19. Según ha informado la compañía, el objetivo es ofrecer una fórmula que les proporcione tranquilidad, más flexibilidad y mayor adaptación a la medida de su negocio. Ofrece la posibilidad de adquirir un vehículo seminuevo adaptado a sus necesidades. Por ello, con el conocimiento de la dificultad que entraña la toma de decisiones a largo plazo en el contexto actual, Used Trucks by Renault Trucks incorpora esta nueva opción a su oferta. Se trata de una modalidad que puede resultar de

gran utilidad a muchos profesionales del transporte, por la posibilidad de adquirir un vehículo seminuevo adaptado a sus necesidades, durante un año y una cuota mensual de 998 euros al mes, que incluye, además, un año de garantía Selection. La oferta de vehículos Used Trucks by Renault Trucks es el resultado del compromiso de la marca con una experiencia de primer nivel, desde la selección inicial del camión, hasta la entrega del vehículo. La garantía Selection asegura las mejores condiciones del vehículo.

## Master Red Edition

La compañía ha vuelto a lanzar una campaña para adquirir su modelo Master Red Edition con tres años de garantía y mantenimiento. El vehículo, disponible en versión diésel o eléctrica, está diseñado para la distribución urbana y 'última milla', e incorpora de serie diferentes niveles de equipamiento enfocados a asegurar el confort, la eficiencia y la seguridad. Disponible en furgón, chasis cabina o plataforma, y en versiones diésel y eléctrica, la Master Red



Edition se adapta a cada actividad. Cuenta con un motor de 2,3 l. de 4 cilindros Twin-Turbo, adaptado a la nueva normativa Euro 6, y que en su variante ligera Euro 6d cuenta con potencias que van desde 135, 150 y 180 CV, y la variante pesada Euro 6d desde 130, 145 y 165 CV.

Además de las múltiples herramientas de personalización a disposición del cliente, sea cual sea su negocio, Renault Trucks también ofrece un asesoramiento experto de profesionales para ayudar a los clientes a elegir su mejor configuración, carrocería y equipamiento. Asimismo, cuentan con el servicio de asistencia 24/7.

## Fuentes encarga 350 unidades del Volvo FH con I-Save

El Grupo Fuentes, especializado en transporte internacional y con sede en Murcia, ha cerrado un acuerdo con Volvo Trucks para la compra de 350 camiones del nuevo modelo Volvo FH, que se presentó hace unos meses e inició sus ventas la semana pasada. Las unidades, que cuentan con la solución I-Save, se incorporarán a la flota de la compañía durante 2021 y 2022.

El Grupo Fuentes es el primer cliente en adquirir la última gama de Volvo Trucks, mientras que la compañía sueca se convierte, con esta operación, en la marca mayoritaria de la empresa murciana, ya que actualmente cuenta con 430 camiones de Volvo Trucks.

Los servicios del Grupo Fuentes, que dispone de delegaciones en Valencia, Madrid, Navarra, A Coruña y Holanda, se centran en el transporte de cargas completas a nivel nacional e internacional, para las principales empresas de la gran distribución, sector alimentario y sector textil del país, entre



otros. La flota actual del Grupo Fuentes, de 1.158 camiones, hace una media de 174.000 kilómetros al año, por lo que esta apuesta por el nuevo modelo Volvo FH con I-Save supondrá un aumento significativo de la eficiencia y productividad de sus rutas. Con este producto se ha conseguido reducir aún más el consumo de combustible gracias a actualizaciones de software y el diseño más aerodinámico del nuevo Volvo FH.

Todo esto en conjunto hace que esta nueva versión ahorre todavía más combustible y puede reducir los costes de combustible hasta en un 10%. "Es un placer para nosotros que el Grupo Fuentes haya vuelto a confiar en Volvo Trucks, estoy convencido de que estas nuevas unidades cumplirá con las expectativas del grupo".



## El asistente de giro del nuevo Actros. Vea lo que otros pasan por alto.

Todos hablan, pero solo uno actúa. El asistente de giro del nuevo Actros puede activar una alarma de inmediato cuando se detecta algo en una zona de peligro cercana al vehículo y además existe riesgo de colisión. Esto le permitirá detectar ciclistas, peatones u otros vehículos en situaciones con mala visibilidad o en ángulo muerto. Toda la información en [www.mercedes-benz-trucks.es](http://www.mercedes-benz-trucks.es)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



# Scania presenta su primera gama de camiones eléctricos en el marco de su estrategia de movilidad sostenible

Scania lanzó el pasado día 15 de septiembre su gama de camiones eléctricos, un hito en su objetivo de liderar la transición hacia un sistema de transporte sostenible. Los camiones híbridos enchufables de alto rendimiento y los camiones completamente eléctricos se dirigen principalmente a las aplicaciones urbanas.

"Estamos orgullosos de anunciar los inicios de un compromiso a largo plazo con la electrificación por parte de Scania", afirma el presidente y director ejecutivo de la marca, Henrik Henriksson. "Durante los próximos años, vamos a lanzar anualmente vehículos eléctricos para toda la gama de productos y estamos, de momento, reorganizando nuestra producción hacia ese fin. También es importante destacar que dentro de pocos años también vamos a introducir camiones eléctricos para largas distancias y adaptados para una recarga rápida durante los 45 minutos de descanso obligatorios de los conductores".

Para Scania no hay una única solución para el transporte sin combustibles fósiles, debido a la gran variación en las infraestructuras locales y los recursos energéticos. Por ello, la electrificación es solo una parte de la estrategia de sostenibilidad de la empresa que también se centra en los combustibles renovables.

Los vehículos eléctricos serán, cada vez más, una opción atractiva para los clientes con este compromiso. En las etapas iniciales,

Scania desarrollará e implementará camiones híbridos y completamente eléctricos en colaboración con estos clientes con visión de futuro.

Sebastián Figueroa, director general de Scania Ibérica, comenta cómo será el aterrizaje de estos vehículos: "Trabajaremos mano a mano con cada cliente interesado en la gama eléctrica de Scania. Este tipo de operaciones requieren de un estudio personalizado para ofrecerles la mejor alternativa, con opciones adaptadas para cada uno de ellos que contribuyan a la rentabilidad de sus negocios y al medio ambiente".

## Capacidad

El camión totalmente eléctrico de Scania (disponible con cabinas L y P) está equipado con un conjunto de baterías de 165-300 kWh para el motor eléctrico de 230 kW, aproximada-

mente igual a 310 CV. Los clientes pueden seleccionar cinco o nueve baterías, alcanzando con este último conjunto una autonomía de hasta 250 km con una sola carga. Con el motor de combustión eliminado, se ubica una batería en el túnel motor y las otras cuatro u ocho baterías son colocadas en los laterales del chasis.

Por su parte, el camión híbrido enchufable, también disponible con las cabinas L y P, proporciona la oportunidad de viajar largas distancias utilizando el motor de combustión y de conducir hasta 60 km en modo eléctrico cuando sea necesario.

Además del transporte de carga general y de temperatura controlada, los camiones eléctricos pueden equiparse con carrocerías como ganchos hidráulicos, volquetes y hormigoneras, recolectores de basuras, así como para los servicios de bomberos y rescate.



## Cinco hormigoneras GNC de Scania para Comibersa

Comercial Iberoamericana de Servicios, S.A. (Comibersa), perteneciente a la corporación Masaveu, ha adquirido cinco hormigoneras GNC (gas natural comprimido) de Scania para incorporarlas a su flota, concretamente a General de Hormigones, compañía integrante de la División Industrial de la corporación encargada de la fabricación y distribución de hormigón preparado.

La flota de Comibersa está compuesta por un total de 106 unidades, de las cuales, 27 son Scania. Con esta última adquisición de cinco hormigoneras de Scania, propulsadas por GNC, dan un paso más en su compromiso con el medio ambiente. "Hemos trabajado junto a Scania desde hace mucho tiempo y es-

tamos satisfechos con el servicio y calidad de sus vehículos que cumplen con las exigencias de durabilidad, potencia y fiabilidad. Además, dentro de nuestra política de compromiso y preocupación por el medio ambiente, hemos visto una oportunidad dentro de la obra y estamos convencidos de que, en este sector, también es posible contribuir y ganar, y por ello, hemos apostado por el gas como solución para nuestros vehículos", han afirmado desde Comibersa.

Por otro lado, Scania ha organizado nuevas jornadas de los días del camión de ocasión para los próximos meses: en septiembre se han celebrado en Ciudad Real y La Coruña; y en octubre tendrán lugar en Jaén. Próximamente, la marca anunciará otros lugares.

## Peugeot presenta la eBoxer, su furgoneta 100% eléctrica

Peugeot sigue apostando por el mercado de vehículos comerciales y, en esta ocasión, lo hace iniciando una nueva etapa en la electrificación global de la gama. Junto al nuevo Peugeot e-Expert, la marca ha presentado el nuevo Peugeot e-Boxer, una versión 100% eléctrica.

El Peugeot e-Boxer ofrece dos niveles de autonomía con hasta 340 kilómetros en ciclo de homologación WLTP (en curso de homologación), dos capacidades de batería 37 kWh y 70 kWh, cuatro longitudes y tres alturas, una carga útil hasta 1.890 kilos (según versiones) y un volumen de carga idéntico al de la versión

térmica, hasta 17 m<sup>3</sup>. Todo ello sin renunciar ni a las prestaciones útiles, ni a la modularidad, ni a las transformaciones específicas para los clientes profesionales, el nuevo Peugeot e-Boxer permite también el acceso, sin restricciones, al centro de las ciudades.

El Peugeot e-Boxer es capaz de responder a las necesidades de todo tipo de clientes. Ofrece una motorización 100% eléctrica con una potencia máxima de 90 kW (122 CV) y un par máximo de 260 Nm disponible desde el arranque. La cadena de tracción cuenta con un recuperador de energía, que actúa tanto al soltar el pedal del acelerador como al frenar.

## Opel anuncia la llegada de la versión eléctrica del Movano para 2021

El CEO de Opel, Michael Lohscheller, ha anunciado (durante la 'Shift Mobility Conference, celebrada en Berlín) que la marca presentará una versión eléctrica de la furgoneta Movano el próximo año. "La electrificación es particularmente importante en el segmento de los vehículos comerciales ligeros", ha afirmado Lohscheller.

"Ofreceremos una versión eléctrica de cada modelo en nuestra gama de vehículos comerciales ligeros ya desde 2021", ha asegurado Lohscheller. Así, una versión electrificada del Opel Combo también estará disponible en los concesionarios desde el próximo año; y el nuevo Opel Vivaro-e se entregará a los primeros clientes este mes de octubre.

"Ya sea como vehículo de reparación para la última milla o para su uso en la construcción, con los Combo, Vivaro y Movano, ofrecemos a nuestros clientes la opción de conducir sin emisiones en el centro de las ciudades en numerosas versiones personalizables", ha destacado el CEO de Opel.

El anuncio del Movano eléctrico marca el siguiente paso en el conti-



nua empuje de Opel en la movilidad eléctrica y la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Junto con Groupe PSA y Total, a través de su filial Saft, Opel ha firmado un acuerdo para la creación de la joint venture 'Automotive Cells Company'. Con esta asociación los participantes se preparan para convertirse desde 2023 en un gran actor a nivel mundial en el desarrollo y fabricación de baterías de alto rendimiento para la industria de la automoción. El centro de I+D en Burdeos y el centro piloto en Nersac (Francia) ya han comenzado a desarrollar las nue-

vas tecnologías para las baterías de elevadas prestaciones de iones de litio. Al final de esta fase de I+D está previsto poner en marcha su producción en dos 'gigafábricas' en Douvrin (Francia) y Kaiserslautern (Alemania).

Respecto al nuevo Vivaro-e, el primer vehículo comercial completamente eléctrico de la marca alemana, tendrá sus primeras unidades en la calle este mes. Llega al mercado exactamente 20 años después de la presentación de la primera serie de Vivaro que tuvo lugar en el Salón de Frankfurt de 2000.





# TRANSIT HYBRID



APROVECHA LAS  
MÁXIMAS AYUDAS DEL GOBIERNO



EL MOTOR  
DE TU NEGOCIO



GAMA FORD TRANSIT HYBRID SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 3,1 A 9,3 L/100 KM. EMISIONES DE CO<sub>2</sub> WLTP DE 70 A 245 G/KM (DE 60 A 166 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO<sub>2</sub> pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

[ford.es](http://ford.es)

# CETM: 'La documentación electrónica ofrece una ventaja competitiva'

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ha puesto de relieve, una vez más, la importancia de gestionar la documentación electrónicamente en el Sector. Según su secretario general, José María Quijano, "ofrece una ventaja competitiva frente a otros mercados que no lo tengan implantado", por esta razón, "una empresa que cuente con un sistema avanzado de documentación electrónica tendrá más oportunidades de poder trabajar".

Quijano ha hablado con el Periódico NEXOTRANS sobre la publicación en el Boletín de la Unión Europea el Reglamento (UE) 2020/1056, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (eFTI), dentro del llamado nuevo Paquete de Movilidad. La finalidad de este Reglamento, según destacan desde CETM, es facilitar y fomentar la transmisión de información entre los operadores económicos y las autoridades competentes por medios electrónicos de cara a su obligatoriedad, que está prevista para finales de 2025.

El uso de medios electrónicos para el intercambio de la informa-

ción reglamentaria relativa al transporte de mercancías (IETM) ayuda a reducir los costes administrativos de los operadores económicos y aumentar la eficiencia de las autoridades competentes, facilitando el intercambio de información en formato electrónico de la misma manera en todos los Estados miembros.

Según afirma José M<sup>a</sup> Quijano, "la gestión documental de manera electrónica ofrece un gran número de ventajas, entre ellas, una gestión eficiente, agilidad y reducción de tiempos, ofrecimiento de una mayor información en formato digital, disponibilidad inmediata en caso de una inspección de las autoridades y, en tiempos como el actual, protección a los trabajadores".

El objetivo de este Reglamento es establecer los requisitos funcionales aplicables a las plataformas IETM que los operadores económicos deben utilizar para poner a disposición de las autoridades competentes la información reglamentaria de transporte de mercancías en formato electrónico. De esta forma, la Comisión garantiza la interoperabilidad de las plataformas IETM y un acceso fiable y seguro a la información.



Asimismo, en cuanto al eCMR, se establece que el proveedor deberá cumplir con las reglas del Reglamento eFTI si va a utilizarse para demostrar el cumplimiento de las normas de la Unión Europea. El protocolo eCMR ya ha sido ratificado por España y otros 26 países que, actualmente, admiten como modo de prueba documental en el transporte la utilización del documento de control y la carta de porte electrónica a nivel interior y el eCMR en el transporte internacional.



## Continental afronta la crisis de la Covid como una oportunidad

Continental ha celebrado un extenso seminario virtual para trasladar al mercado sus proyectos y novedades de cara al futuro más próximo, algo que pretendía hacer en la IAA de Hannover, que no se ha celebrado por el coronavirus.

En la primera sesión del seminario, Gilles Mabire, responsable de Vehículos Comerciales y de Servicios, comenzó explicando que "la crisis es también una oportunidad. Nos hemos encontrado ante un reto enorme e inesperado", recordando que "nos ha encontrado en una muy buena posición de mercado, tanto en Estados Unidos, como en Europa y China".

Mabire quiso recordar la importancia que han tenido los operadores de transporte, "verdaderos héroes sin cara, que han sido capaces de mantener activas

las cadenas de suministro en todo el mundo", en una época "crítica para todos los operadores, independientemente de su tamaño o dimensión". También se refirió a los fabricantes de vehículos, "que poco a poco van volviendo a la normalidad", aunque reconoció que "no esperamos que se alcance esa normalidad en 2021".

Mabire cimienta el futuro de Continental sobre tres pilares: transporte limpio, seguro y conectado. Sobre el primero, tiene claro que "tenemos que ir adaptando la actividad a los requerimientos cambiantes". El ejecutivo de la marca afirma que "la seguridad es, si cabe, aún más importante ahora", mientras que sobre la conectividad, espera que "se democratice, y que ayude a todos los operadores a reducir sus costes".

## DAT obligatorio en Andalucía a partir del 15 de octubre

La obligatoriedad para los profesionales agrícolas y los operadores de transporte de Andalucía de contar con el Documento de Acompañamiento al Transporte (DAT) se hará efectiva a partir del próximo día 15 de octubre, cuando entre en vigor el régimen sancionador que se ha-

bía pospuesto por la pandemia del coronavirus, tal y como informa CETM.

La implantación del DAT es una medida que la Junta de Andalucía ha puesto en marcha para aumentar el control de los productos desde su origen hasta su destino.



## Pibejo suma 50 semirremolques usados de Lecitrailer a su flota

La empresa madrileña Transportes Pibejo, con sede en Navalcarnero, acaba de ampliar su flota de transporte a través de la adquisición de una selección de 50 semirremolques usados de Lecitrailer. En la operación se han entregado 28 furgones paqueteros y de 22 lonas, todos ellos seleccionados conjuntamente por los asesores de vehículos de ocasión de Lecitrailer con el cliente.

Los vehículos han sido revisados, repasados para su pues-

ta a punto y sometidos a los más estrictos controles de calidad en las bases de servicio postventa de Lecitrailer que garantizan la entrega de semirremolques de ocasión a los que todavía les queda mucha vida útil para trabajar en las mejores condiciones. Con esta adquisición Transportes Pibejo, que se encuentra en pleno proceso de expansión, puede dar una respuesta ágil y de calidad a sus clientes.

## La matriculación de semirremolques vuelve a bajar durante el mes de agosto

La crisis que vive el sector del Transporte de Mercancías debido a la pandemia del coronavirus se ve reflejada una vez más en la cifra de matriculaciones de semirremolques en agosto que, según los datos de la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (Asfáres), ha llegado a tan solo 423 unidades, un 29,62% menos que hace un año, lo que representa un acumulado durante 2020 de 6.077 matriculaciones, un 23,63% menos.

Por marcas, y sobre el acumulado del año, se aprecia que Lecitrailer ostenta la mayor cuota del mercado (23,75%) con 1.443 unidades, seguida de Schmitz con 966 (15,90%). Con menor porcentaje de mercado están Krone (7,17%; 436 unidades), Sor Ibérica (4,74%; 288), Koegel (4,21; 256) y Tisvol (3,80%; 231).

En todas las categorías se producen importantes descensos en matriculaciones respecto al acumulado del año pasado, a excepción de los furgones, que han crecido un 38,10% con 522 unidades. En esta categoría destacan Lecitrailer, con 225 matriculaciones y una cuota del 43,10%, y Krone, con 208 matriculaciones y una cuota del 39,85%.

En la categoría de lonas y semilonas, el descenso general se cifra en un 37,58%. Lecitrailer y Schmitz son la compañías más importantes en esta categoría con 553 y 527 unidades matriculadas, respectiva-



mente. También destacan Koegel, Guillén y Krone, por este orden.

En basculantes, el descenso acumulado es del 21,06%. Aquí, la compañía más destacada es Tisvol, con una cuota de mercado del 29,46% y 223 unidades matriculadas, seguida de Granalu, que cuenta con una cuota del 21% al matricular 159 unidades. Lecitrailer aparece a continuación, pero lejos de estos dos fabricantes, con una cuota del 9,64% (73 unidades).

### Otras categorías

Los datos también detallan las matriculaciones de portacontenedores, que han caído un 33,21% respecto al acumulado de hace un año. Ibertrailer, Lecitrailer y Guillén copan

el grueso de las matriculaciones, contando con una cuota de mercado del 29,60% (103 unidades), 22,41% (78) y 15,52% (54), respectivamente.

En la categoría de cisternas, la reducción de matriculaciones ha sido mínima, tan solo del 3,59%. La compañía más destacada en este ámbito es Parcisa, que cuenta con una cuota del 23,94% al matricular en el acumulado del año 135 unidades. Cobo es segunda con 83 unidades, seguida de Farcinox (54), Feldbinder (53) y Spitzer (52).

Por último, en frigoríficos la caída ha sido del 23,47%. Schmitz es líder en esta categoría con 345 unidades matriculadas (25,07% de cuota), seguida de Sor Ibérica (288 matriculaciones; 20,93%), Lecitrailer (244; 17,73%) e Indetruck (148; 10,76%).



**✓ Ficha Técnica**

<b>DAIMLER</b>	<b>GenH2</b>
Autonomía:	hasta 1.000 km
Producción:	en serie durante la segunda mitad de la década
MMA:	40 toneladas
Carga útil:	hasta 25 ton.
Tipo de combustible:	líquido por su mayor densidad energética
Capacidad:	hasta 400 kW
Depósito:	80 kg
Motor eléctrico:	2 x 230 kW, para apoyar al propulsor de hidrógeno
<b>DAIMLER</b>	<b>eActros LH</b>
Autonomía:	hasta 500 km
Recarga:	45', mientras el descanso del conductor
Carga útil:	similar a la del Actros diésel
Otras novedades:	el eEconic estará disponible a partir de 2021

**Cabina**

 El diseño interior estará en la línea del vanguardista aspecto exterior del futuro camión de hidrógeno.

**Consumo**

 El consumo de hidrógeno está más ajustado, sobre todo si se presenta en versión líquida de almacenamiento.

**Motor**

 Las dos versiones, eléctrica y de hidrógeno, tienen una autonomía que oscila entre los 500 y los 1.000 km.

**Interior**

 El diseño interior estará en la línea del vanguardista aspecto exterior del futuro camión de hidrógeno.

**Fiabilidad**

 Daimler afirma "mantener el desarrollo para incrementar volúmenes y mejorar las prestaciones".

**Ejes**

 En principio, se apunta a las tractoras como elemento de entrada, pero la familia irá creciendo poco a poco.

# Daimler: Cero emisiones para larga distancia

El consorcio alemán propone múltiples novedades para el transporte pesado, incluyendo una tractora de hidrógeno

Daimler Trucks acaba de dar un paso al frente hacia un transporte pesado sin emisiones, presentando su estrategia CO2 neutral, que incluye el

conocido eActros para distribución y una doble opción eléctrica y de hidrógeno. Martin Daumm, su presidente, explica que "el paso del diésel a un

transporte sin emisiones de CO2 requiere un buen producto, infraestructura y un cliente que esté dispuesto a apostar por un vehículo más caro".

Por eso, la estrategia de Daimler "se dirige hacia ese transporte sin emisiones, y en ella se incluyen los vehículos", afrontando el asunto con una doble opción: electricidad e hidrógeno. El eActros LongHaul, la primera de las grandes novedades de la jornada, será producido en serie en 2024 y contará con una autonomía totalmente eléctrica de hasta 500 km. La otra gran apuesta de la marca es el Gen H2, que podría alcanzar hasta los 1.000 km de autonomía solo con hidrógeno. Daumm afirma que "todos los estudios que hemos realizado indican que somos capaces de hacerlo realidad. Por eso, vamos a construirlo y a ponerlo en manos de los clientes, en 2023, para su desarrollo más adecuado". La intención de Daimler es que se produzca en serie durante la segunda mitad de la década actual. "Nuestra flota sin emisiones está creciendo en todo el mundo, y lo seguirá haciendo en los próximos años", según el presidente.

**🎯 Sistema Hi-SCR**

- ✓ "Vamos a ofrecerle a los clientes distintas opciones para la larga distancia, eléctrica para un menor kilometraje o menor necesidad de carga, e hidrógeno para una exigencia mayor", declara Martin Daumm.
- ✓ Daumm celebra el compromiso del gobierno alemán con el impulso al hidrógeno, añadiendo que es mejor en su versión líquida, aunque reclama unión entre los países europeos "porque Alemania sola, no podrá".
- ✓ Por su parte, Sven Ennerst, responsable de Desarrollo e I+D, desgranó algunos detalles, como que el Gen H2 puede alcanzar las 25 toneladas de carga útil, que el hidrógeno líquido se reposta en el mismo tiempo que el diésel, que se almacena en frío y debe ser calentado para su utilización, que el motor es de 300 kw, que monta una batería que ayuda en los casos de máxima exigencia al motor de hidrógeno, y que "tanto en diseño como en concepto, estamos al inicio de una nueva era", concluyó.



El eActros Long Haul tendrá 500 km de autonomía en eléctrico.

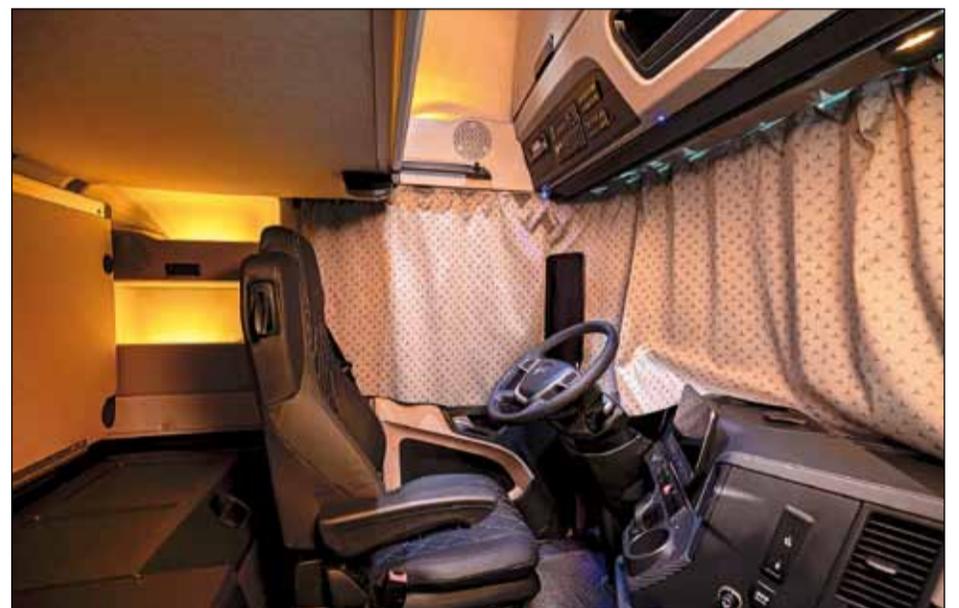


## **Nuevo Arocs**

- ✓ El nuevo Mercedes-Benz Arocs cuenta con potentes motores, variadas configuraciones de accionamiento y un chasis robusto para el desarrollo sostenible de carrocerías de vehículos apropiadas para esta actividad.
- ✓ Gracias a la amplia selección de cabinas, motores eficientes, con una potencia de 175 kW (238 CV) a 460 kW (625 CV), junto con variantes de accionamiento y configuraciones de ruedas, cumple diferentes perfiles de necesidades, ya sean mercancías a granel, suministro de material de construcción, hormigón premezclado o transporte de la maquinaria de construcción más pesada.
- ✓ La nueva tracción hidráulica auxiliar (HAD) actúa en las ruedas delanteras, reduciendo considerablemente la carga de trabajo para todos aquellos vehículos que están la mayor parte del tiempo en la carretera y que ocasionalmente se encuentran en terreno difícil, por ejemplo, en zonas de obra y canteras. La HAD funciona a una velocidad de hasta 30 km/h y crea el grado necesario de tracción adicional solo cuando es necesario.
- ✓ Incorpora el control de crucero y transmisión Predictive Powertrain Control, así como la MirrorCam.



El Actros Edition 2 solo tendrá 400 unidades disponibles.



# 'Now & Next', una estrategia de futuro que se inicia con el Actros F y una edición especial

'Now and Next'. Bajo este lema, muy significativo, el fabricante alemán ha repasado de forma virtual todas las novedades de producto que, en condiciones normales, habría desvelado en la cancelada IAA.

Stefan Buchner, máximo responsable del Departamento de Camiones, repasó las informaciones más relevantes de su área. No conforme con la presentación de los eActros Long Haul y eGen H2, Daimler anuncia el lanzamiento de otros dos camiones nuevos.

Por un lado, el Actros F, un vehículo para la distribución regional de larga distancia, a partir de 18 toneladas, que se convierte "en el modelo de entrada de la gama Actros", según Buchner. Destaca por sus 17 configuraciones, la nueva cabina de 2,5 metros, acceso bajo, diferentes alturas y aplicaciones. Además, incorpora de serie la co-

nectividad y el Fleetboard, además de un nuevo modelo de contrato de servicio que incluye un pago mensual en función de los kilómetros recorridos. La apertura de pedidos, inicialmente prevista para 24 mercados europeos, se espera para el próximo mes de enero.

### **Actros Edition 2**

La segunda 'premiere' corresponde a una serie limitada Actros Edition 2, de la que solo se fabricarán 400 unidades. "Cuenta con el ADN de Daimler, destacando en comodidad y fiabilidad", añadió el presidente, mencionando que "a su extenso equipamiento de serie, se le pueden añadir seis paquetes confort y hasta 40 extras de diseño exterior". De nuevo, los pedidos se abrirán en enero y las entregas en abril de 2021.

Por lo que respecta a la seguri-

dad, Daimler pone en el mercado el Active Side Guard Assist, que detecta peatones y ciclistas en el ángulo muerto cuando se gira a la derecha. Además, se avanzó que una siguiente evolución permitirá, además del aviso al conductor, que el camión pueda detenerse. A esto se suma el Active Drive Assist 2, cuya principal novedad es la frenada progresiva y la parada en caso de que el conductor no la realice, siempre sin abandonar el carril. Ambos sistemas estarán disponibles a partir de junio de 2021.

Otra de las preocupaciones de la marca es la rentabilidad. Por eso, Buchner explicó que "desde que lanzamos Uptime, hemos logrado reducir hasta un 50% las paradas no deseadas", adelantando que "en el primer trimestre de 2021 incorporará la predicción de accidentes, además de emitir una alerta en caso de robo".



El Actros F, acceso a la gama desde las 18 toneladas.

# Isuzu presenta su nuevo pick-up totalmente renovado, destacando diseño y seguridad

El vehículo ha sido revisado en todos sus ámbitos y está adaptado a la normativa Euro 6d

Isuzu ha lanzado su nuevo pick-up, el D-MAX N60, que se presenta como un cambio total del veterano modelo del fabricante japonés y cuyas primeras unidades

podrán estar ya en carretera el próximo mes de octubre. El vehículo ha sido revisado de arriba abajo, desde el motor, la caja de cambios, el chasis, la carrocería,

el sistema de infoentretenimiento, las capacidades *off-road* y, muy especialmente, todo lo relativo a los sistemas de seguridad y ayudas avanzadas a la conducción.

El nuevo D-MAX N60 cumple con las nuevas normativas anticontaminación Euro 6d, en vigor desde septiembre, lo que demuestra la apuesta de Isuzu por el mercado europeo. Además, mantiene los tres tipos de cabina habituales del fabricante japonés, como son la Single (Sencilla, dos pasajeros), Space (Extendida, cuatro pasajeros) y Crew (Doble, cinco pasajeros), y cuatro tipos de acabado (B, BB, F y FF).

El pick-up D-MAX N60 cuenta con numerosas modificaciones y novedades respecto a su antecesor. Entre las novedades en el motor destaca, manteniendo el bloque motor de la versión anterior, de 1.9 lts. y 163 CV, incorpora el sistema Start&Stop, el sistema SCR o un incremento de presión máxima de carburante de un 25%, mejoras que le permiten reducir sustancialmente las emisiones y los consumos respecto a la versión precedente.

En cuanto al diseño, exteriormente, el vehículo ha aumentado su altura, tanto en la zona de carga como en la delantera. Esto, junto con un cambio sustancial en la parrilla delantera, más agresiva, confieren al nuevo D-Max N60 un aspecto más robusto y moderno. En el interior, da un salto evolutivo, tanto en materiales como en terminaciones, pero manteniendo su gran habitabilidad que, incluso,



gana en espacio al techo. También se ha trabajado la insonorización.

Un campo donde incluye grandes novedades es en la seguridad y las ayudas a la conducción. Incorpora un paquete de seguridad activa con las últimas novedades, de serie en todos los modelos, con sistemas de base ya presentes en el modelo anterior, como ABS, EBD, Break Assistant (BA), ESC y el control de tracción (TCS). Asimismo, cuenta con el nuevo paquete de asistencia a la conducción ADAS, que incluye advertencia de colisión frontal (FCW), freno de emergencia autónomo (AEB), Mis-Acceleration

Mitigation (MAM) para caja automática, señalización de parada de emergencia (ESS), reconocimiento de señales de tráfico (TSR), limitador manual de velocidad (MSL), limitador de velocidad inteligente (ISL), monitoreo de conducción, sistema de advertencia de desvío de carril (LDWS), prevención de salida de carril (LDP), freno multi colisión, ocho airbags (siete para modelos Single y Space) y llamada de emergencia (E-Call). Además, las cabinas Crew y algunas Space incluyen monitor de punto ciego (BSM) y alerta de presencia de tráfico trasero.



## Al detalle

### Otros datos

- El motor del nuevo D-Max N60 mantiene la arquitectura del modelo precedente y la fiabilidad que siempre ha caracterizado a los motores Isuzu. Las novedades técnicas mejoran la eficiencia reduciendo al mínimo los valores de consumo de carburante y emisiones de NOx y CO2.
- El nuevo D-Max N60 ha sido completamente remozado tanto en forma como en contenido, el diseño externo es ahora más agresivo y atractivo, pero siempre respetando la eficiencia aerodinámica para no influir en los consumos y reducir la rumorosidad aerodinámica.
- El puesto de conducción del nuevo D-Max N60 es funcional, asegurando que todos los comandos sean accesibles con facilidad y que toda la información esté disponible y sea de fácil lectura.

## Historia

# Aumenta su capacidad de carga y sus capacidades 'off-road'

El nuevo Isuzu D-Max N60 incrementa su MMA hasta los 3.100 kg (más de 100 respecto al modelo anterior), incrementando su volumen por encima de una tonelada en cualquiera de sus versiones y cabinas. Isuzu mantiene su capacidad de remolaje de 3.500 kg. con freno y mantiene el sistema de control del remolque Trailer Sway Control (TSC), presente ya en las últimas unidades del modelo precedente, que reduce las oscilaciones del remolque en caso de ráfagas laterales.

Por otro lado, el fabricante japonés ha aumentado las capacidades *off-road* de su nuevo pick-up, incrementando los ángulos de ataque y salida y la altura libre al suelo, y también gracias al nuevo paragolpes trasero integrado en la carrocería. El sistema de aspiración y de respiración del diferencial trasero han sido re proyectados asegurando en el nuevo D-Max N60 una capacidad de vadeo de 800 mm. Ade-

más, el nuevo modelo trae una interesante novedad para los amantes del 4x4: la inclusión del bloqueo diferencial mecánico trasero en todos los modelos (a excepción de la versión inicial B).

Finalmente, en cuanto al infoentretenimiento, el vehículo dispone de un nuevo cuadro Display MID con una visibilidad óptima de todos los principales datos. Todos los comandos en cabina están posicionados de manera intuitiva para ser accesible con facilidad, y los mandos al volante pasan a estar equipados de serie en toda la gama D-Max N60. Las versiones F incorporan un sistema multimedia de última generación con pantalla táctil de 7" y funcionalidad de conexión Bluetooth y Wi-Fi, Apple CarPlay, Android Auto, MirrorLink y Miracast, mientras que en el vehículo más alto de gama, el FF, la pantalla es de 9" y a las funcionalidades anteriores se añade el lector DVD.





## Nueva estructura de ventas europea de Bridgestone

Bridgestone ha renovado su estructura directiva de ventas en la región de EMIA (Europa, Oriente Medio, India y África) con dos cambios internos, al asumir Steven de Bock (en imagen) la vicepresidencia de Productos de Consumo, y Mark Tejedor la de Productos Comerciales, tanto para neumáticos de reposición como de equipo original. Estos cambios directivos se completan con el nombramiento de Mirella Cielo como presidenta de Ventas de Neumáticos de Reposición al Consumidor en los mercados de Estados Unidos y Canadá, abandonando así la división EMIA.

Steven De Bock, actual vicepresidente de Reposición y Equipo Original de Productos Comerciales de Bridgestone EMIA, se convertirá en vicepresidente de Productos de Consumo, tanto para neumáticos de reposición como de equipo original. Desde su incorporación a Bridgestone en 2002, De Bock ha desempeñado múltiples funciones dentro de la compañía, entre las que se encuentra el de responsable de las áreas de negocio de TBR y recauchutado.

La compañía destaca su papel en la mejora de posición de la empresa en los segmentos de camión y autobús, agrícola y *off-the-road*.

Por su parte, el actual vicepresidente de Equipo Original de Productos de Consumo de Bridgestone EMIA, Mark Tejedor, será nombrado vicepresidente de Productos Comerciales tanto para neumáticos de reposición como de equipo original. Tejedor se unió a Bridgestone en 2014 como vicepresidente de la Región Suroeste (España y Portugal), antes de ocupar su puesto actual, con un papel fundamental, a ojos de la firma de neumáticos, para establecer una estrategia de equipo original sostenible a medio y largo plazo para el negocio en la región de EMIA.

"Ambos han desempeñado un papel destacado desde su llegada a la empresa y continuarán haciéndolo a medida que nuestro negocio se transforme para pasar de ser una compañía de neumáticos *premium* a líder en soluciones de movilidad", ha afirmado el director de Ventas de Bridgestone EMIA, Daniel Giroud.

## Nueva 'app' de UTA para planificar el repostaje de combustible

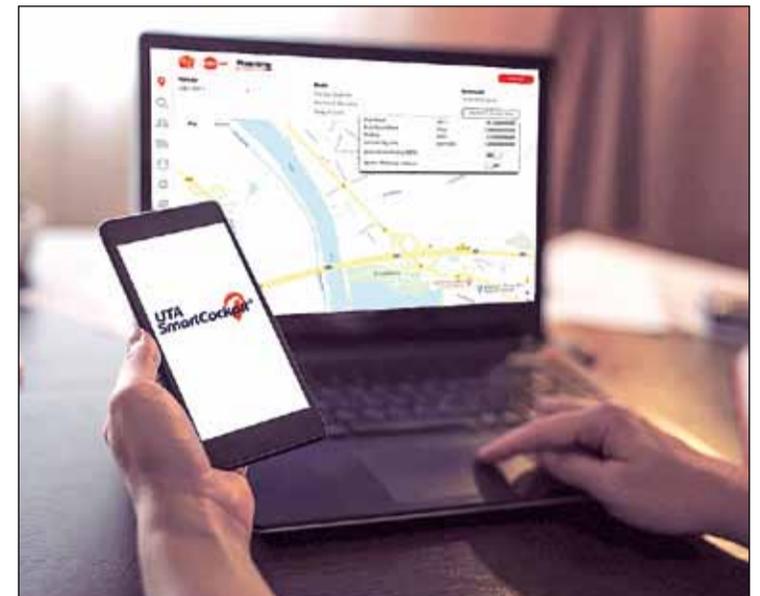
La compañía de tarjetas de servicio y repostaje UTA ha anunciado el lanzamiento de UTA SmartCockpit, una innovadora

aplicación digital —disponible en 10 países europeos— que optimiza la planificación del repostaje de combustible para los usuarios.

Con UTA SmartCockpit, los servicios de expedición y las empresas de transporte podrán planificar de forma rápida, fácil y cómoda el repostaje de sus vehículos en función de las necesidades individuales, logrando así un ahorro potencial, según han destacado desde la empresa, de hasta 10 céntimos de euro por litro de combustible. UTA SmartCockpit está disponible en 10 países europeos: Austria, Bélgica, República Checa, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia y España.

El CEO de UTA, Carsten Bettermann, ha afirmado que "UTA SmartCockpit es una propuesta única en el mercado digital que puede aportar un valor considerable a los usuarios de todo el sector del transporte. La solución refleja los puntos fuertes de UTA como proveedora de servicios de movilidad, en concreto, cuando se trata de ofrecer ahorro, eficiencia y optimización de procesos al usuario".

Las recomendaciones de repostaje de la aplicación se basan en un amplio abanico de factores específicos de usuario, que incluyen el nivel de combustible del vehículo, el consumo medio, el estilo de conducción y los patrones de descanso de cada conductor, así como información relativa a la ruta, por ejemplo,



carreteras cerradas. También es posible incluir las gasolineras de la empresa en la planificación. Además, los usuarios que estén viajando en territorio alemán recibirán previsiones del precio de combustible 24 horas en adelante.

### Cálculo de los ahorros

La medición se realiza una vez finalizado un trayecto, y se calcula comparando las transacciones de repostajes con los posibles ahorros, ofreciendo así transparencia y control a los usuarios.

La solución UTA SmartCockpit se compone de una aplicación digital y una aplicación para *smartphone* que los conductores pueden usar para planificar el repostaje con total independencia. La aplicación ofrece información relevante durante el trayecto, permitiendo así calcular de forma óptima la hora, la ubicación y la cantidad de combustible que se debe repostar para conducir de la forma más eficiente posible. Las paradas de repostaje recomendadas se pueden enviar a los conductores mediante notificaciones.

## Diesel Technic Group analiza las bombas de agua de DT Spare Parts

La bomba de agua se encarga de asegurar el suficiente flujo del líquido refrigerante por su correspondiente circuito para evitar el sobrecalentamiento del motor. Su movimiento se acciona mediante una correa trapezoidal o acanalada que gira sobre una polea o dâmpner situada en el extremo del cigüeñal.

La vida útil de una bomba de agua depende en gran medida de la calidad del refrigerante, del estado y la funcionalidad de sus componentes, y también de que se haya llevado a cabo una correcta instalación.

El eje de la bomba de agua se acciona mediante la polea. Se fabrica con un tipo de acero de gran calidad como el utilizado en la fabricación de rodamientos, de hecho sería similar al que también se utiliza en muchas bombas para fabricar el aro interno de los rodamientos. El cuerpo de la bomba de agua se diseña y fabrica óptimamente a la medida de las fuerzas, velocidades y revoluciones de la transmisión de correa.

Los retenes forman el núcleo de cada bomba de agua y tienen que ser de gran calidad para evitar



fugas. Los retenes DT Spare Parts se colocan a presión en el cuerpo de la bomba y se aplica un sellante especial para evitar que se desenrosquen y se aflojen. Los muelles ajustados a la junta garantizan que la presión de contacto que ejercen las arandelas de carburo de silicio sea siempre la correcta.

Las turbinas —o *impellers*— de las bombas de agua de la marca DT Spare Parts están diseñadas y fabricadas para alcanzar un alto

flujo del líquido refrigerante y, por lo tanto, un alto grado de eficiencia. Las turbinas fabricadas de fundición o acero utilizadas en el pasado han dejado paso en las aplicaciones modernas a otros materiales mucho más ligeros como las aleaciones plásticas (PPX, X-TEL). El menor peso de estas turbinas evita la formación de vacío en los fluidos (la llamada cavitación) y minimiza la carga sobre el rodamiento.

## Neumático todo tiempo para furgonetas de Bridgestone

Bridgestone ha anunciado el lanzamiento de su primer neumático todo tiempo para el segmento de furgonetas, el Duravis All Season. Con una estructura resistente y duradera, este nuevo neumático proporciona una excelente resistencia al desgaste, así como unos periodos de inactividad reducidos.

El Duravis All Season cuenta con la máxima calificación —etiqueta A— por su agarre en mojado según etiquetado europeo y con la certificación del símbolo alpino (3PMSF), lo que le hace ser un neumático seguro, fiable y eficaz en todas las condiciones meteorológicas durante todo el año, incluso en las condiciones adversas. Esto es posible gracias a los surcos de gran volumen presentes en la zona del hombro, que posibilitan una mejor evacuación de agua, y a una optimizada distribución de la presión de contacto. Esta última característica mejora, además, el rendimiento del neumático sobre nieve y su resistencia al desgaste.

Certificado con los marcajes del símbolo alpino (3 Peak Mountain



Snow Flake -3PMSF-) y Mud + Snow (M + S), el nuevo neumático de Bridgestone está totalmente preparado para el invierno, ya que cuenta con una combinación de diseño compuesto, una disposición en forma de V para mejorar la movilidad de la nieve y una construcción optimizada de la carcasa. El notable rendimiento sobre mojado y nieve del Duravis All Season se debe también a la nueva tecnología nanoselectiva de mezcla del compuesto, que mejora la dispersión de sílice en el compuesto Nano Pro-tech de Bridgestone.



## Schmitz Cargobull presenta numerosas novedades en muy diversos segmentos

Telemática, nueva lona, reducción de pesos y la mejora de la carga útil, claves del fabricante alemán

Schmitz Cargobull ha presentado en las redes sociales, bajo el lema 'Smart Trailer Days', sus novedades de este año, que tienen el obje-

tivo de reducir el coste de flota de las empresas. Entre las novedades están la introducción de la telemática como equipamiento estándar

para los vehículos de lona, la reducción del peso en los diferentes modelos y una mayor eficiencia en el enfriamiento de la carga.

El fabricante alemán ha convertido la telemática para remolques TrailerConnect en una característica estándar en toda su gama de productos. Así, a su última incorporación que fue el semirremolque frigorífico S.KO Cool Smart, ahora se añade el semirremolque de lona corredera S.CS Smart. Asimismo, en el capítulo de lonas, la compañía presenta Power Curtain, un tipo especial de lona que está certificada para el transporte de neumáticos y otros productos a granel, por lo que cumple con los requisitos

especiales relacionados con la estabilidad de las paredes laterales y la sujeción de la carga.

Otra novedad de Schmitz Cargobull es el nuevo sistema de refrigeración del semirremolque frigorífico S.KO Cool Smart, que optimiza el flujo de aire en el remolque, para una refrigeración eficiente y uniforme de la carga.

Por otro lado, dispone de una nueva generación de carrocerías de camión y remolques M.KO / Z.KO, con certificación ATP / FRC para los modelos frigoríficos M.KO Cool, con un diseño

de carrocería optimizado para un aislamiento aún mejor. Además, se reduce su peso para obtener una mayor carga útil y mejores posibilidades de carga; también gracias al sistema MultiTemp, con tabiques que permiten una división de 1/3 y 2/3 de la estructura.

En el capítulo de vehículos con volquete, la nueva generación del remolque S.KI ofrece hasta 180 kg más de carga útil. Asimismo, el nuevo volquete de eje central Z.KI, ofrece un ancho de palet de serie y aproximadamente 60 kg más de carga útil.



### ✓ Servicios

#### Orientación al cliente

- 1 Trailer Service Basic ofrece a los clientes que aún no utilizan un contrato de servicio de Schmitz Cargobull una nueva puerta de entrada al mundo de servicios de la compañía.
- 2 Este módulo cubre los costes de reemplazo y desgaste de todos los componentes del eje y del freno (material y mano de obra) por una tarifa mensual fija.
- 3 Con Cargobull Euroservice, los clientes reciben un servicio de averías rápido e inmediato las 24 horas, los siete días de la semana a través de una línea gratuita.
- 4 Los clientes pueden actualizar su contrato básico a un contrato de servicio completo u otro que cubre todos los costes de desgaste y avería, así como las inspecciones legales.

### ★ Tecnología

## TrailerConnect mejora la gestión de vehículos y carga

La compañía alemana pone a disposición de las empresas varias versiones en función de cada segmento



Schmitz Cargobull presenta varias versiones de su sistema telemático TrailerConnect, que permite la gestión de los vehículos y la carga para lograr una mayor eficiencia. Además, facilita la reducción de costes de propiedad.

Así, cuenta con TrailerConnect CTU, que se adapta a las necesidades del transporte de carga general y carga seca, y está diseñado de manera óptima para los vehículos de lona S.CS y el semirremolque caja de carga seca S.KO Express; y TrailerConnect CTU 3 para el semirremolque con caja refrigerada, que permite el control de la temperatura de las mercancías. También cuenta con TrailerConnect TyreManager, para moni-

zar la presión de los neumáticos; y un sistema de bloqueo automático de puerta, que asegura que la mercancía está protegida contra el acceso no autorizado. Este sistema está habilitado junto al portal TrailerConnect, que incluye todos los datos de la flota de remolques que tengan el hardware instalado.

#### Nuevo sistema frigorífico

Otra de las innovaciones de Schmitz Cargobull es el nuevo sistema de distribución de aire en los semirremolques frigoríficos. Las cubiertas de material flexible y resistente a las colisiones aseguran la conexión entre la unidad de refrigeración y el conducto de aire. Su diseño flexible

también brinda protección contra daños por colisión. La guía dirigida de los flujos primarios y secundarios en los conductos de aire optimiza el flujo de aire y la circulación de aire en el remolque. Los conductos de aire tienen una sección transversal agrandada y la disposición óptima de los conductos dirige el aire a la parte trasera de la estructura y luego de vuelta al frente. Esta circulación de aire uniforme en toda la estructura asegura que los productos siempre mantengan una temperatura confiable. Las barreras de aire de retorno por encima y en los lados de la pared evitan que el aire frío y caliente se mezclen. Esto ayuda a garantizar una circulación de aire optimizada.

# La ministra Maroto apuesta por el gas natural para el presente y el hidrógeno para el futuro

El biometano constituye ya un combustible decisivo para alcanzar el objetivo de cero emisiones de las flotas municipales en ciudades como París o

Bristol. El presente del biometano y el futuro prometedor del hidrógeno han centrado la primera jornada del Green Gas Mobility Event, organizado

por Gasnam de manera virtual y cuya inauguración ha corrido a cargo de la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto.

Las más de 20 empresas expositivas presentes en el Congreso, que tuvo lugar durante los días 22, 23 y 24 de septiembre de forma virtual, tuvieron la oportunidad de analizar las ventajas y prestaciones que este combustible alternativo ofrece.

Maroto afirmó que la colaboración público-privada y la neutralidad tecnológica son claves para lograr el objetivo compartido de reducción de emisiones en el transporte, subrayando que es necesario apostar por las nuevas tecnologías y refiriéndose al gas natural como una opción de presente capaz de hacer una transformación progresiva hacia el gas renovable.

En relación con el uso de hidrógeno en el transporte, la ministra de Industria ha subrayado el futuro prometedor de esta tecnología que se quiere impulsar desde el gobierno de España.

## Operadores logísticos

El evento ha contado con la participación de importantes operadores logísticos, como Primafrijo, Grupo Carreras, Seur, Citylog o GastoMove.

En el panel moderado por Francisco Aranda, presidente de UNO

Logística, la conclusión ha sido clara: cuando se trata de atender a necesidades específicas de potencia, autonomía y condiciones de trabajo, el gas es la alternativa limpia y disponible en la actualidad que es más adecuada.

Uno de los ponentes más ilustres del evento fue el Presidente de la marca Iveco, Thomas Hilse, para quien "el GNL es un puente hacia una tecnología que jugará un papel clave, el hidrógeno. Comenzaremos con hidrógeno azul producido a partir de metano, y luego pasaremos al hidrógeno verde de fuentes renovables. Ambas tecnologías convivirán en un futuro transporte descarbonizado".

Durante el primer día de celebración de este Congreso, Pablo Cebrián, vicepresidente de Desarrollo e Ingeniería de Producto en Iveco, tuvo la ocasión de participar en la mesa redonda sobre 'Movilidad con hidrógeno: un futuro cada vez más presente', señalando que "todas las tecnologías existentes y en desarrollo son necesarias para alcanzar el objetivo de reducción definido para 2030 y, por supuesto, para conseguir un transporte 100% limpio de CO2 en 2050".

El hidrógeno va tomando fuerza como la alternativa de futuro



más adecuada para el transporte de larga distancia "y en los próximos cinco años vamos a ver una aceleración tremenda en todas las tecnologías que lo hacen posible: generación, distribución, almacenamiento a alta presión en los camiones y, sobre todo, pilas de combustible", según Cebrián.

La reducción de la huella de carbono y el apoyo al medio ambiente siempre ha sido uno de los principales objetivos de Iveco como fabricante de vehículos in-

dustriales. En su compromiso por la descarbonización y el alcance de un transporte por carretera sostenible, la marca lleva más de 25 años fabricando y comercializando vehículos de gas natural, además de seguir desarrollando nuevos modelos de tracciones alternativas, desde gas natural, eléctricos hasta híbridos e hidrógeno.

Con más de 36.000 unidades comercializadas en todo el planeta, Iveco es líder del mercado en la tecnología de vehículos comer-

ciales propulsados por gas natural a nivel mundial. La marca es, a día de hoy, el único fabricante que ofrece una gama completa de modelos de gas natural, con tres familias de motores que van de los 136 a los 460 CV, y una oferta de productos entre 3,5 y 40 toneladas, tanto de vehículos para pasajeros, como vehículos comerciales ligeros y de pesados para el transporte de larga distancia, incluyendo el camión Iveco S-Way NP 460.

## Las fuentes de energía renovables, claves en el futuro del transporte y de sus emisiones antes de 2050

La Unión Europea, a través del Pacto Verde tiene el objetivo de reducir un 90% las emisiones del transporte en 2050, un fin en el que tendrán mucho que ver los combustibles alternativos, como la electricidad, el gas o el hidrógeno y su aplicación en turismos, camiones, autobuses y autocares. De ello se ha hablado durante el congreso Green Gas Mobility, organizado por Gasnam.

Antonio Tricas, director general de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea, ha hablado sobre el Pacto Verde Europeo. En materia de transporte, ha destacado que su objetivo es "acelerar el cambio hacia una movilidad sostenible e inteligente para conseguir una reducción del 90% en las emisiones del transporte en 2050, a fin de lograr la neutralidad climática". Para ello, "la Unión Europea debería aumentar la producción y el despliegue de combustibles alternativos para el transporte y la eficiencia energética de los sistemas de transporte", ha añadido.

En este sentido, la hoja de ruta de la Unión Europea pasa por diseñar "una estrategia integral de transporte para una movilidad sostenible e inteligente para finales de 2020" y "apoyar financieramente el despliegue de puntos públicos de recarga eléctrica y de suministro de combustible para vehículos de cero y bajas emisiones". El objetivo, según ha anunciado Tricas, es conseguir "alrededor de un millón de estaciones públicas de recarga eléctrica y de suministro de combustibles sostenibles para 13 millones de vehículos de cero y bajas emisiones" en 2025.

## No podemos esperar

Respecto a los combustibles sostenibles, además de la electricidad, que ya está más avanzada, Antonio Tricas ha señalado que "el gas natural y el hidrógeno deben jugar un papel importante en la movilidad antes de 2050" y lograr otro de los objetivos del plan, que es evitar el aumento de 1,5°C en las temperaturas.

Así, la estrategia europea conseguiría que, en 2050, el 81-82% de los coches particulares y de vehículos comerciales ligeros sean eléctricos; el 16% de los coches particulares y el 13-14% de los vehículos comerciales ligeros de hidrógeno; el 11-14% de los camiones eléctricos y de hidrógeno; el 20-29% de los camiones híbridos; el 19-32% de los camiones de gas (12-19% e-gas, 5,8% biometano; y 4-6% gas natural); el 79-80% de los autobuses eléctricos; el 14% de los autobuses de hidrógeno; y el 6-7% de los autobuses de gas. Asimismo, Tricas ha añadido que las cifras para los autocares serán similares a las de los camiones.

Como conclusión, Antonio Tricas ha indicado que "la industria de gas natural debe realizar una transición hacia una mayor producción y uso de gases renovables (biometano y e-gas)" y, por otro lado, que "el hidrógeno presenta un gran potencial para el futuro, en particular el hidrógeno verde". En este sentido, ha resaltado que "España debería

aprovechar su posición de liderazgo en la producción de energía renovable para la producción de hidrógeno verde y también la de biometano y e-gas".

## Posición española

La última jornada del congreso fue inaugurada por la secretaria de Estado de Energía, Sara Aagesen, quien señaló que los gases renovables van a jugar un papel esencial para la reducción de emisiones en los tipos de movilidad donde la electrificación no es la respuesta, como es el caso del transporte de mercancías, el transporte pesado, marítimo y la aviación.

Al mismo tiempo ha mencionado los beneficios sociales que llevan consigo los gases renovables en la sociedad en términos de penetración de energías renovables, de gestión de la demanda, de reducción de la dependencia exterior, de refuerzo de la economía circular y también en términos de generación de

empleo, de actividad económica y de cohesión territorial.

Anne-Sophie Corbeau, directora en BP Group Economics, señaló que, según la edición 2020 del Energy Outlook de BP, el uso del petróleo en el transporte alcanzará su punto máximo entre mediados y finales de esta década, debido a una sustitución progresiva de una combinación de electricidad, hidrógeno, gas y biocombustibles. Asimismo, destacó que en un mundo de transición hacia los combustibles renovables, las previsiones para el gas de este informe son más favorables, entre otras razones, debido a que al combinarse con la captura, almacenamiento y uso del carbono (CCUS) el gas se convierte en una fuente de energía con emisiones de carbono casi nulas.

Por su parte, Pablo Matas, director de Emisiones Netas Cero en Refino de BP, recordó que la estrategia de la compañía se basa en conseguir emisiones netas cero en el año 2050 o con anterioridad.

# Scania rompe el récord de potencia del mercado al presentar un nuevo V8 que alcanza los 770 CV

Scania acaba de anunciar la renovación de su icono en cuanto a motores: el V8. Desde el 1 de octubre, están abiertos los pedidos para este propulsor, que

se presenta en cuatro escalones de potencia: 530, 590, 660 y, como tope de gama y del mercado, 770 CV. Además, este lanzamiento se asocia con otro, el

de la nueva caja de cambios Opticruise, que el fabricante sueco ha tardado seis años en desarrollar para reducir tanto su peso como la fricción interior.

El resultado de combinar ambas novedades es un 6% de reducción de consumo. Y es que han pasado 51 años desde el nacimiento de los motores V8 en Scania, y desde entonces, se ha convertido en un símbolo, tanto en la marca como en el transporte.

Javier Palomo, responsable de Producto de la filial ibérica, explica que "las cuatro potencias llevan aparejadas un incremento en el par motor, que ahora oscila entre los 2.800 Nm del motor de 530 CV y los nada desdeñables 3.700 Nm del tope de gama". Entre otros aspectos, Palomo destacó que "incorporamos un nuevo sistema de post-tratamiento de los gases de escape, que denominamos *twin dosing*. Se trata de un doble suministro de urea, uno como el actual y un segundo a la salida del freno de escape, donde los gases están más calientes, lo que permite una mejor pulverización de la urea, lo que mejora su rendimiento. De esta manera, los motores están listos para cumplir con la futura normativa de emisiones Euro 6e".

El responsable de Producto recaló que "los V8, que solo apuestan por el sistema SCR, incorporan un turbo de geometría fija, para simplificar así su funcionamiento; una nueva bomba de alta presión

y una mayor relación de compresión, a lo que sumamos mejoras en los pistones, los segmentos y el tratamiento de los cilindros. A esto habría que añadir un compresor desembragable y que admiten tanto HVO como biodiesel (al 100% en la versión de 590 CV)". Con todo ello, el propulsor es capaz de reducir su consumo un 2% sobre los V8 actuales.

## Caja Opticruise

Al respecto de la segunda gran novedad, la renovada caja Opticruise desarrollada íntegramente por Scania, Palomo declara que "reduce el consumo en un 1%, gracias a la optimización del cambio, su menor peso y fricción, algo que redundará en una mayor disponibilidad, una menor necesidad de aceite y un intervalo de cambio de dicho aceite que puede alcanzar el millón de kilómetros". El volumen del aceite también es variable, pues la caja dispone de un depósito superior que favorece su pulverización sobre los elementos, haciendo posible que los engranajes tengan un tamaño mayor. A esto se añade un nuevo retarder con una potencia de frenada de 4.700 Nm.

La caja Opticruise está disponi-



ble, en principio, para los motores entre 500 y 660 CV, aunque en breve irá presentando nuevos modelos para dar servicio al resto de la gama.

¿Y cómo se alcanza el 6% de reducción de consumo? Pues sumando el 2% que ahorra el motor, más el 1% de la caja Opticruise, más el 3% que se obtiene de la sincronización de toda la cadena cinemática, lo que permite a los

vehículos circular más tiempo en directa y con grupos más largos.

Roberto San Felipe, director comercial de Camiones de Scania Ibérica, resaltó que "Scania siempre intenta ofrecer al mercado algo único, diferencial, como son estos 770 CV que ahora entrega el V8. Puede parecer lo contrario, pero existe un nicho muy grande para estas potencias, especialmente entre el colectivo autónomo".

Tanto es así, que la cuota de mercado de los motores V8 sobre el total de las ventas de Scania en nuestro país "ha llegado a alcanzar el 24%, aunque ahora estemos en el 10% debido a la necesidad de los clientes por optimizar los consumos. Esperamos que, con esta reducción que proponemos, nuestra cuota pueda crecer hasta el 16%, lo que se traduciría en unas 700 unidades anuales".

## La renovada gama de cajas de cambio automatizadas Scania Opticruise contribuyen al -6% de consumo

"Un camión típico de larga distancia en Europa recorre unos 150.000 kilómetros al año", comenta Alexander Vlaskamp, vicepresidente ejecutivo, director de Ventas y Marketing de Scania a nivel internacional. "Un ahorro razonable en los mercados en los que se permiten las combinaciones con más longitud y más peso puede ser de unos 3.000-4.000 litros al año para un camión con nuestro nuevo V8, un logro impresionante en todos los sentidos".

Al respecto de la nueva caja automatizada Scania Opticruise, en la que Scania ha invertido más de 400 millones de euros, Vlaskamp afirma que la primera de la nueva gama, G33CM, está relacionada con los nuevos V8 y con los motores de 13 litros de alta potencia de Scania con 500 y 540 CV.

"Esta incorporación añade otro componente vital de Scania para seguir siendo altamente competitivos en cuanto a cadenas cinemáticas hasta el año 2030", añade Vlaskamp, apuntando que "la nueva gama de cajas es un ejem-

plo de la excelencia tecnológica de Scania que proporciona, de forma sostenible, un incremento de eficiencia del combustible y del transporte para nuestros clientes".

## Tradicición

Scania cuenta con una larga y orgullosa tradición de cajas de cambios manuales automatizadas con el nombre de Scania Opticruise, que se presentó por primera vez a principios de los años '90. Entonces, ¿para qué invertir en el desarrollo de una nueva gama de cajas de cambios cuando Scania ya tiene lo que se considera una de las mejores soluciones del mercado?

Pues porque "es absolutamente necesario", declara Vlaskamp: "Nuestras nuevas cajas de cambios ofrecen las mejoras necesarias para un transporte por carretera más eficiente y sostenible en la próxima década. Una característica esencial es el rango de desmultiplicación más amplio, lo que permite que se adapte mejor a nuestros motores de bajas revo-

luciones en toda la gama de velocidades y con menor consumo de combustible".

La venta de la primera versión de las nuevas cajas de cambios se iniciará en octubre. Se pueden combinar con tres de los cuatro motores V8 Euro 6 de Scania y dos de seis cilindros en línea. "Odio usar el gastado cliché de empezar desde cero, pero en realidad este fue el caso", comenta Jimmy Larsson, director superior y de Desarrollo de cajas de cambios, Scania I+D.

Los ingenieros de Scania se han centrado especialmente en la fricción interna al diseñar y desarrollar la nueva gama. Se ha conseguido el objetivo previsto, las pérdidas internas se redujeron en no menos del 50%.

La G33CM es unos 60 kg más ligera que las cajas de cambios actuales, debido a las carcasas totalmente de aluminio y a sus dimensiones ligeramente disminuidas. Otro logro clave es que la reducción media de ruido es de hasta 3,5 dB.



Al utilizar solo dos sincronizados (frente a siete), entre la división de gama baja y alta, las nuevas cajas de cambios son más cortas y resistentes con ejes capaces de transmitir más par. Esto también abre las puertas a la posibilidad de usar piñones ligeramente más anchos que pueden soportar más cargas y que son más resistentes.

En la nueva gama de Scania,

en cambio, se usa la intervención de un engranaje planetario en el eje de salida y la marcha atrás se efectúa mediante el bloqueo de la corona del engranaje planetario. Esta solución permite obtener ocho marchas atrás que permiten ir a velocidades de hasta 54 km/h (opcional). A estas se añaden las 12 relaciones hacia delante, a las que se suman una supercorta y una superdirecta.

# La implantación de la normativa de las 44 toneladas en España tiene sus aspectos positivos y negativos

La implantación de la normativa de las 44 toneladas en España requiere de un debate abierto y transparente entre todas las partes y que final-

mente se llegue a un consenso. El estudio realizado por la Escuela de Ingeniería de Guipúzcoa (Universidad del País Vasco) deja de manifiesto pros y

contras de la modificación de la MMA —aumento de cuatro toneladas— y que es necesario también la introducción de otras medidas previas.

Las profesoras Sara Cabezudo y Miriam Peñalba, responsables del estudio, presentaron las repercusiones directas e indirectas que tendría un aumento de la capacidad de carga de los vehículos a 44 toneladas. En el acto, además de representantes de transportistas y cargadores, estuvieron presentes la eurodiputada del Parlamento Europeo, Izaskun Bilbao; el director de la Escuela de Ingeniería de Guipúzcoa, Xabier Ostolaza; y el presidente del Patronato de la Fundación Guitrans (una de las entidades promotoras del estudio), Ignacio Cepeda.

Una de las conclusiones del estudio, según se resaltó, es que no se puede abordar una modificación así sin otras medidas previas, si se quiere preservar un Sector esencial de la economía como es el del transporte. Además, el consenso del Sector tiene que ser obligatorio por el bien del propio Sector y para beneficio de todas las partes.

El cambio de la MMA a 44 toneladas supondría aproximadamente un 15% más de capacidad de carga. Para ello, el estudio plantea dos escenarios. En el primero, el óptimo, las empresas de transporte aumentarían su negocio consiguiendo operaciones a carga completa; mientras que en el se-

gundo, se mantendría un mercado como el actual, por lo que algunas operaciones dejarían de ser necesarias, en concreto, harían falta un 13,8% menos de flota y de viajes. En general, las empresas más grandes podrían adaptarse a la nueva situación disminuyendo su flota pero las pequeñas tendrían que mantenerla con el consiguiente aumento de costes por tonelada transportada.

Además, según se dejó claro en la presentación, el cambio en la MMA podría provocar un reparto desequilibrado de beneficios entre cargadores y transportistas. Por ello, una medida de este tipo debería abordarse en un momento con expectativas de crecimiento económico estable. Esta circunstancia se tuvo en cuenta en la implantación de las 44 toneladas en Francia que se retrasó hasta el año 2013, cuando el estudio acerca de sus repercusiones databa de 2009.

## Otras repercusiones

En cuanto al impacto sobre las carreteras, según explicaron las profesoras Cabezudo y Peñalba, al aumentar la MMA en los vehículos articulados actuales se aumenta la agresividad y, por lo tanto, el deterioro del firme (entre un 42 y



un 59% superior dependiendo del firme), que se puede ver agravada cuando se trata de operaciones de recogida y distribución parciales, en las que se suelen sobrecargar algunos ejes en determinados tramos. Ello exige un mayor coste de conservación de las infraestructuras que habrá que determinar quién lo asume.

En cuanto al impacto sobre el medio ambiente, si bien es cierto que la introducción de esta medida al reducir el número de viajes

consigue una disminución global de las emisiones en torno al 3,7%, sin embargo, podría desincentivar la renovación de la flota hacia vehículos propulsados con combustibles alternativos, que conlleva una disminución en emisiones de CO<sub>2</sub> un 10% menor, así como el desvío de mercancías hacia otros medios.

Por último, en cuanto a su repercusión en la seguridad vial, existen diversos estudios sobre una posible implantación de la

medida en España que llegan a conclusiones contradictorias, señalando algunos una disminución en el hipotético número de fallecidos mientras que otros prevén su aumento. En los países que ya han implantado esta medida, no se han realizado estudios específicos sobre la repercusión de las 44 toneladas en el número de accidentes, pero las estadísticas de fallecidos publicadas sugieren que la medida no ha contribuido a hacer más segura la circulación por carretera.

## Los cargadores, los transportistas y el Ministerio de Transportes se reúnen para abordar su futuro

Sigue la guerra en el sector del transporte de mercancías por carretera por la implantación de la normativa que permite un aumento de la masa máxima autorizada en los vehículos pesados hasta las 44 toneladas. Cargadores y transportistas no se ponen de acuerdo sobre cuándo ni cómo se ha de implantar esta normativa y, para ello, con la mediación del Ministerio de Transportes, intentarán llegar a un acuerdo por el futuro del Sector. La primera toma de contacto entre las tres partes se celebró el pasado jueves, 24 de septiembre.

Así lo comunicó el presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer), Julio Villaescusa, durante la mesa redonda posterior a la presentación del estudio sobre las 'Repercusiones del aumento de la MMA en los vehículos pesados a 44 toneladas', encargado por la Fundación Guitrans, Fundación Quijote para el Transporte, Fundación Pepe Iglesias y Fundación Ricardo Díaz a la Escuela de Ingeniería de Guipúzcoa.

En el estudio se pone de manifiesto todas las repercusiones que tendrá lugar la implantación de esta normativa en España, como una mayor eficiencia y productividad en toda la cadena de valor del transporte, mayores costes individuales, una reducción de la congestión del tráfico, menos emisiones o un aumento de la degradación del firme de las carreteras.

Durante el encuentro que se celebró en la sede de la Escuela en San Sebastián, Carlos Castán, presidente de la Asociación Española de Usuarios del Transporte de Mercancías (Aeutransmer), defendió la implantación de las 44 toneladas por los beneficios que traerá a todo el Sector y, además, señaló que "es una medida que llevamos pidiendo desde hace tiempo". También se refirió a la prueba piloto que se produjo en Cataluña y que "trajo beneficios para ambas partes". En cualquier caso, para Castán es necesario que haya un consenso en España porque si no "competimos en peores condiciones que otros países de nuestro entorno".

En la misma línea se expresó Alejandro Sánchez, director de Cadena de Suministro de Aecor, quien afirmó que "la implantación de las 44 toneladas supone una mejora de la productividad de las operaciones. Supone un incremento del coste individual, pero se ganaría un 11% en el conjunto del sector del transporte de mercancías por carretera". "También supondría una reducción de las emisiones, que va en línea con los objetivos de la ONU y de la propia España", añadió.

### ¿A quién beneficia?

"Se dice que esta medida solo beneficiaría a los cargadores y eso no es cierto", destacó Sánchez, poniendo como ejemplo el proyecto realizado en Cataluña, que aportó beneficios, según aseguró el representante de Aecoc, "tanto a cargadores como a transportistas". "El sector del transporte se opone a la mejora de la productividad. Esto no tiene sentido", criticó Sánchez, quien agregó que muchas produc-

ciones se han ido a otros países porque España no puede competir con las mismas condiciones.

En el lado opuesto estuvo Julio Villaescusa, presidente de Fenadismer, quien manifestó que llega a la reunión de hoy "con la voluntad de llegar a un acuerdo, pero que sea beneficioso para ambas partes". "Los transportistas no nos negamos a la evolución, de hecho es todo lo contrario, como hemos demostrado anteriormente", indicó Villaescusa. "Tendremos que negociar para que la implantación de esta normativa sea rentable para ambas partes porque si no, en las condiciones actuales no es viable", añadió.

El acuerdo entre todas las partes, por tanto, es clave. Así también lo expresó José Luis Oliveira, presidente de la Federación Interregional de Asociaciones de Transporte (Fitrans), asegurando que "si el sector del transporte no está unido no vamos a ningún sitio". También señaló que esta medida, que sería solo para la actividad en España, "debería trasladarse a Europa". En este sentido

también se refirió el secretario general de Fenadismer, Juan José Gil, quien dijo que "no tiene sentido instaurar unilateralmente una normativa que no está implantada en la Unión Europea". "Es necesario todos los países tengamos la misma regulación", sentenció.

También intervino Pedro Conejero, de la Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (Atfrie), quien afirmó que "los transportistas no nos oponemos a avanzar en la eficiencia de nuestros servicios y debemos ser generosos en la negociación para llegar a un punto de encuentro en beneficio de ambas partes". Además, "habrá que hablar de muchas cosas porque si queremos ser más eficientes tendremos que hablar también de otros asuntos, como que se reduzcan los enormes tiempos de espera en las plataformas de carga y descarga o que los chóferes de vehículos de más de 3,5 toneladas no tengan que realizar la carga y descarga. Esto también mejoraría la productividad", concluyó.

# NexoLog

INFORMACIÓN QUINCENAL SOBRE LOGÍSTICA PARA EL TRANSPORTE

## DHL Express anuncia su ajuste anual de precios para 2021

El incremento de las tarifas, fijado inicialmente en un 4,9%, entrará en vigor a partir del próximo 1 de enero de 2021



DHL Express, el proveedor líder mundial de servicios de transporte urgente, anunció un aumento de precios que entrará en vigor el 1 de enero de 2021.

El aumento en España será de 4,9%. Además, los precios para los suplementos de piezas con exceso de peso y de pallet no apilable, se ajustarán a 85 euros por pieza y 175 por pallet, respectivamente. De esta forma, DHL busca asegurar la capacidad de adaptación continua de su red global y mantener constantemente los altos niveles de servicio. "Ayudar a nuestros clientes a alcanzar sus objetivos comer-

ciales con servicios personalizados de acuerdo con las necesidades de su negocio, es uno de nuestros principales objetivos en DHL Express. Con este fin, hemos estado realizando grandes inversiones en nuestra red internacional", comenta Miguel Borrás, director general de DHL Express España.

"El ajuste anual de precios nos permite desarrollar y mejorar aún más nuestra infraestructura, al mismo tiempo que nos permite implementar tecnologías de punta y procesos de entrega personalizados, garantizando así las mejores soluciones para nuestros clientes.

En respuesta a la mayor demanda de servicios logísticos, debido al gran aumento de los volúmenes por el e-commerce, hemos realizado fuertes inversiones en la renovación de nuestra flota de aviones, así como en nuestra red global de hubs y demás instalaciones operativas. Estos y otros futuros avances, nos ayudarán a nosotros, a nuestros clientes y a nuestros socios, a hacer una contribución significativa para mejorar nuestra huella ecológica", ha afirmado Borrás. Por otro lado, el 31 de diciembre de 2020 el Reino Unido abandonará la Unión Aduanera Europea.

## Renfe logra ahorrar 350 millones

Renfe Mercancías transportó 17 millones de toneladas de carga en 2019, lo que supuso un ahorro de costes externos de 350 millones de euros. Los datos representan un incremento del ahorro de 92 millones, un 37,5%, respecto a los 258 millones que generó el transporte de mercancías por ferrocarril que realizó en 2018, año en el que la Operadora pública movió 18,4 millones de toneladas de carga.

El incremento del ahorro en 2019 se corresponde con el del au-

mento del empleo de la electricidad de origen renovable certificado y emisión de carbono nula, el 100% del total de energía eléctrica que Renfe Mercancías consumió.

Respecto al consumo total de energía, el dato significa que un 76,1% del total de los tráficos realizados por Renfe Mercancías en 2019, los efectuados con locomotoras eléctricas, el consumo energético fue de electricidad de origen renovable certificado de emisión de carbono nula.

## EcoVadis, por el cambio climático

EcoVadis, proveedor líder mundial de calificaciones de sostenibilidad, ha anunciado el Módulo de acción sobre el carbono, el primero de su categoría, diseñado para reducir las emisiones en toda la cadena de suministro y permitir a las organizaciones intensificar su lucha contra el cambio climático.

La solución se presentará oficialmente durante la Semana

del Clima de Nueva York 2020. Un análisis reciente realizado por EcoVadis a 40.000 organizaciones mundiales ha revelado un déficit masivo de informes y acciones de los proveedores contra las emisiones de carbono.

### Todas las emisiones

La investigación muestra que actualmente la mayoría de las

empresas sólo se ocupan de sus emisiones directas e indirectas, descuidando las que se producen en la cadena de valor. Esto supone una carencia grave y alarmante, ya que las emisiones de la cadena de valor, tanto hacia abajo como hacia arriba, representan más del 70% del total de las emisiones en los fabricantes (IOP Science), y hasta el 80% en las organizaciones de bienes de consumo (McKinsey).

## La logística pasó a ser 'de guerra', y en el proceso de distribución, tiene un papel clave, según Aecoc

La Asociación de Fabricantes y Distribuidores, Aecoc, celebró hace unos días la jornada 'Perspectivas para la Logística en gran consumo en el nuevo entorno post-Covid', en la que ha presentado el informe homónimo, que recoge las impresiones de 74 empresas líderes (responsables de cerca del 80% del movimiento de mercancías del Sector) identificando los cambios provocados por la crisis sanitaria en las cadenas de suministro, los escenarios de futuro con los que trabaja la industria y las estrategias que están adoptando, para responder de forma eficiente en este nuevo contexto y ante posibles escenarios cambiantes.

Iniciado por María Tena, de Aecoc, presentando el estudio 'Perspectivas de la nueva logística en el entorno post Covid-19', destacó varios puntos clave del mismo: "el Sector ha sido clave para garantizar el abastecimiento. El panorama logístico tiene muchas incertidumbre. Nos interesaba cuáles eran los puntos más críticos del Sector".

Las empresas participantes

en el debate han sido: Auchan Retail, Campofrío, Capsa Food, Carrefour, Condis, Danone, DHL Supply Chain, Día, Stef, Eroski, Gadisa, Damm, Uvesco, Henkel, Mercadona, P&G y Sonae.

### Resultados del estudio

El primero de los puntos críticos del estudio, con un 86%, ha sido la adaptación a la volatilidad de la demanda. El segundo, la dificultad para obtener los EPIs, y adaptar los puntos de venta y la red transporte a las condiciones sanitarias. Como tercer punto, con un 43%, la incertidumbre en el corto plazo, por los patrones de compra. El estudio incorpora lo que se tenía que haber hecho antes, y que en esta crisis se han dedicado a abordarlos por necesidad. Siendo clave la digitalización, la potenciación de la colaboración interna y el teletrabajo. "Nos ha costado adaptarnos. También cómo iba a evolucionar todo, qué aspectos iban a ir a más, y aparece primero el aspecto del comercio online, que ha crecido pero que todavía



se va a incrementar mucho más. También la digitalización y reducir papel. El teletrabajo ha funcionado, pero le queda un recorrido largo y se va a incrementar, además de la automatización de los procesos y la deslocalización de los centros productivos: hay que optar por cadenas de suministro más cortas", señaló Tena.

El 80% de los distribuidores piensa que el principal reto ha

sido la saturación de las zonas de carga y descarga. Mercadona, de la mano de Rosa Aguado, directora general de Logística, ha admitido que el abastecimiento de los suministros no perecederos fue uno de sus problemas: "En perecederos tenemos mucho flujo, pero en no perecedero, no. Hemos sacado en claro que hay que mejorar en lo que sabes que no llevas bien", señaló.

En conclusión, esta crisis ha

puesto de manifiesto que la logística en nuestro país es sinónimo de eficiencia y de competitividad. En momentos de máxima tensión, la logística responde: trabajos extraordinarios de los trabajadores y la gran voluntad de querer abastecer, adaptarse a los patrones de consumo. La logística tras esta crisis vendrá marcada por la digitalización, la flexibilidad, la resiliencia y la sostenibilidad.

# Yale presenta su nuevo apilador de plataforma de la Serie MSX

Yale Europe Materials Handling ha anunciado su apilador de plataforma de nueva generación. El nuevo apilador de plataforma de Yale® de la Serie MSX ofrece una amplia gama de capacidades y alturas de elevación de hasta seis metros, lo que lo convierte en una carretilla ideal para aplicaciones de alimentos, automoción, logística y venta al por menor.

El nuevo apilador de plataforma de la Serie MSX está preparado para hacer su primera aparición en el stand de Yale en la Feria Internacional de Comercio LogiMAT, que tiene lugar en Stuttgart del 19 al 21 de febrero.

Monica Radavelli, Warehouse Product Manager en Yale, decía: "Estamos ilusionados con el debut de nuestro apilador de plataforma de la Serie MSX en la feria de muestras LogiMAT de este año. Hemos aprovechado nuestro conocimiento sobre los desafíos específicos de cada industria para hacer evolucionar el apilador a una solución que pueda añadir valor a una amplia gama de aplicaciones".

## Satisfacción de necesidades

Equipado con una plataforma



plegable, el apilador de plataforma de la Serie MSX combina la maniobrabilidad de un apilador de operario a pie con la velocidad de desplazamiento de una carretilla de operario a bordo, ayudando a las aplicaciones a maximizar su flexibilidad y productividad.

Disponible con opciones de elevación inicial (IL) o patas para horquillas entre largueros (SL), el apilador de plataforma de Yale es ideal para apilar y para recuperar productos paletizados, para reponer existencias,

para efectuar transferencias de carga internas y para integrarse en operaciones de alimentación de línea. Además de unas velocidades de elevación y descenso competitivas, el nuevo apilador se precia de una capacidad de carga de hasta 2000kg y de una altura de elevación máxima de seis metros. Además, el nuevo apilador de plataforma de la Serie MSX también se puede configurar para aplicaciones de almacenamiento en frío, pudiendo trabajar en ese caso a temperaturas de tan solo -30°C.

# Correos toma parte en el 'Green Postal Day' por la sostenibilidad

Correos se suma a la celebración del 'Green Postal Day', el día en que los miembros de International Post Corporation celebran los logros conseguidos para reducir la huella de carbono de los operadores postales, enmarcado en la Semana Europea de la Movilidad. Con la crisis del Covid-19, el comercio electrónico ha experimentado un aumento sin precedentes.

El 52% de los consumidores reconocen haber comprado más en los comercios online minoristas nacionales y el 49% asegura que comprará más online en el futuro. En todo el mundo, los correos han desempeñado un papel importante durante el confinamiento al encargarse de entregar bienes esenciales y artículos de comercio online a sus ciudadanos y empresas.

Coincidiendo con la celebración del segundo 'Green Postal Day', los directores ejecutivos de 15 operadores postales de todo el mundo reiteraron el pasado 18 de septiembre, el compromiso del sector postal de reducir aún más la huella de carbono de las entregas y contribuir a una sociedad más sostenible. Durante la crisis del Covid-19, Correos desempeñó un papel social clave y se preocupa por las personas. Cuidar de las personas también significa contribuir a la lucha contra el calentamiento global. Esto es lo que los



operadores postales llevan haciendo desde hace más de 10 años.

## Reducir huella de carbono

Los vehículos eléctricos representan ya el 15% de las flotas de los operadores postales, con un aumento del 10% en los últimos tres años. La proporción de vehículos de combustible alternativo es uno de los indicadores monitorizados e informados por los correos colectivamente durante los últimos 10 años, y que continuarán monitorizando a través de su nuevo Sistema de Gestión y Medición de la Sostenibilidad (SMMS). De acuerdo con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 de las Naciones Unidas, los correos han realizado una inversión considerable en el

desarrollo de soluciones de entrega bajas en carbono para paquetes y cartas en la última milla. La distribución en centros urbanos se realiza a pie, en bicicleta tradicional o eléctrica, o mediante sistemas de entrega compartidos y sin emisiones.

Otros resultados del SMMS durante 2019 demuestran la determinación de los correos para realizar esfuerzos encaminados a reducir su huella y contribuir al desarrollo sostenible: los correos que participan en el Smms redujeron sus emisiones absolutas de carbono en un 31% desde 2008. La electricidad renovable en los edificios representa el 31% del total de electricidad consumida. En Correos, el 100% de la energía eléctrica adquirida es de origen renovable.



# Palletways Iberia obtiene el certificado 'Covid-19'

Desde el inicio del Estado de Alarma, Palletways Iberia ha adoptado las medidas de higiene necesarias para proteger en todo momento la salud de sus empleados y clientes. Como parte de su compromiso con la Responsabilidad Social Empresarial, esta nueva certificación 'Covid-19 Restriction' garantiza que se están cumpliendo todos los procesos y normativas existentes para evitar la propagación del virus.

En este sentido, y desde el comienzo de la pandemia, se ha puesto en marcha un nuevo protocolo de "entregas seguras", que tiene por objetivo evitar el contacto entre el cliente y el miembro de la red, asegurando así en todo momento la distancia de seguridad

interpersonal, lo que permite a la red ibérica seguir operando con la misma calidad y eficiencia.

Por lo que respecta a los centros operativos de Palletways Iberia, se han instalado mamparas para garantizar la separación interpersonal de los puestos de trabajo, dotando además a todo el personal (empleados y chóferes) de mascarillas e hidrogeles tanto en las oficinas, como en el almacén. Del mismo modo se han señalado las zonas comunes, donde además se ha realizado una desinfección más profunda y continuada de dichos espacios. Por otro lado, en aquellos puestos donde la actividad así lo permitía, se ha fomentado el teletrabajo para que estos empleados que pudieran realizarlo.



# Essentials Marketplace es la nueva plataforma de material logístico

Prologis acaba de presentar Prologis Essentials Marketplace, su nueva plataforma online para adquirir material logístico creada con el fin de ayudar a sus clientes a instalar, integrar o modernizar sus operaciones logísticas en los edificios mediante la tecnología, productos y servicios sostenibles y de bajo coste.

Esta nueva herramienta online ofrece una serie de productos que son clave para el funcionamiento de los edificios, así como la gestión de los procesos de instalación para asegurar que las operaciones funcionan de forma correcta y eficiente. Una de las opciones disponibles en el programa es Prologis SolarSmart, un sistema de generación de energía renovable que ayuda a los clientes a reducir el impacto de sus operaciones en el medio ambiente. Otros de los productos ofrecidos en Prologis Essentials Marketplace son el suministro de estanterías de almacén o carretillas.

Un total de 108 clientes de toda Europa se han sumado al sistema de energía SolarSmart, lo que equivale a una producción de 78 megavatios (MW) de energía solar al año. Esta suma es suficiente para satisfacer las necesidades de consumo de energía de 20.000 hogares y para evitar la emisión de 32 kilotonnes de CO2 al año. Prologis se ha marcado como objetivo añadir otros 150 megavatios de paneles solares en toda Europa para el año 2025, una cantidad de energía suficiente para para 38.000 hogares y la reducción de 61 kilotonnes de CO2 anuales.

Por último, además del inicio de Prologis Essentials Marketplace, las siguientes fases de la Plataforma Prologis Essentials incluirán los servicios de Gestión de Edificios y Recursos para Clientes, cuyo objetivo es proporcionar el máximo nivel de asistencia en todas las interacciones con el cliente.

## “Entrevista



**Samuel Nevado es el director de Logistics and Rail FV Division en Transfesa Logistics, una compañía especializada en soluciones de logística y transporte de mercancías 'puerta a puerta', formada por más de 1.200 profesionales cualificados.**

**T**RANSFESA LOGISTICS basa su estrategia diferencial en un profundo conocimiento del sector ferroviario. En la actualidad, la compañía es el primer operador ferroviario privado de España. Además, dispone de la red de transporte más amplia de Europa, respaldada por su sólida alianza con DB Cargo.

Samuel Nevado, el director de Logistics and Rail FV Division de Transfesa, expone la incidencia que ha tenido la Covid-19 en los últimos meses en la actividad de la compañía y destaca, por otro lado, la importancia del transporte de mercancías en ferrocarril, un segmento donde pide el apoyo del Gobierno español para potenciarlo.

■ **¿Cuáles son los principales problemas que ha tenido que afrontar Transfesa Logistics durante los últimos meses?**

● Motivado por la Covid-19, en Transfesa Logistics nos hemos visto impactados por una situación de gran incertidumbre y en constante evolución. Esta nueva realidad, desconocida para todos, ha sacado lo mejor de nosotros en ámbitos tan diversos como la relación con nuestros clientes, los procesos internos de organización y explotación, el desarrollo de nuevos servicios y, aún más determinante, la relación con nuestros empleados, claves en los momentos más duros.

Hemos logrado absorber los fuertes golpes de la crisis gracias a nuestra buena salud financiera y nos hemos adaptado a esta nueva realidad rápidamente con esfuerzos transformadores y apoyados por una buena cohesión del equipo y gran apoyo tecnológico.

Los principales impactos en el negocio han venido fundamentalmente derivados de la parada de las cadenas de producción del automóvil durante un periodo prolongado, lo cual nos ha llevado a poner el foco en el desarrollo de la intermodalidad para otras industrias como, por ejemplo, el gran consumo, industria con gran dependencia de la carretera.

■ **Tener una actividad internacional, no es precisamente lo mejor en esta situación, ¿verdad?**

● Nuestra actividad internacional representa el 50% de nuestros ingresos, por lo tanto, clave para nuestro desarrollo presente y futuro. Más allá de ser una carga, esta actividad internacional y el acceso a la mayor red de ferrocarril internacional en Europa a través de nuestro accionista mayoritario, Deutsche Bahn, nos ha permitido desarrollar nuevos servicios y fortalecer nuestros corredores internacionales principales, conectando

España con Centroeuropa y Reino Unido con servicios de transporte integrales 'puerta a puerta'.

■ **Además, los portavehículos han estado prácticamente paralizados. ¿Cómo afrontaron el proceso de desescalada?**

● Según datos publicados por Anfac, las matriculaciones de vehículos ligeros en España han caído un 43% de enero a julio y las exportaciones un 34,37% de enero a junio comparado con 2019. Esta situación, además de la ya existente de desequilibrio de balanza comercial con un saldo positivo en 2019 de 14.077 millones de euros, hace que la gestión de transporte y logística de vehículos esté muy tensionada y genere grandes dificultades para una óptima utilización de nuestros recursos.

No obstante, tenemos grandes esperanzas puestas en que futuros programas de estímulo promuevan un incremento de matriculaciones en nuestro país y, además de conseguir que se reduzca la edad media de nuestro parque automovilístico, la cual se incrementó en 2019 hasta los 12,6 años, nos ayude al sector del transporte a gestionar de una manera más eficiente la cadena de valor.

■ **¿Cómo está siendo el comportamiento del modo ferroviario de su actividad?**

● La industria ferroviaria en su conjunto y, particularmente, nuestro

# ‘Necesitamos un plan para el ferrocarril de mercancías’

En los últimos tiempos, el ferrocarril se había posicionado como el modo de transporte más limpio y con menos emisiones contaminantes, ahora, además, se impone como el más sostenible

grupo, ha realizado un tremendo esfuerzo y ha conseguido que, aún en los momentos más críticos de la pandemia, el ferrocarril no haya parado.

En los últimos tiempos, el ferrocarril se había posicionado como el modo de transporte más limpio y con menos emisiones contaminantes, ahora, además, se impone como el más sostenible en casos como el vivido con la Covid-19.

**'Hemos logrado absorber los fuertes golpes de la crisis gracias a nuestra buena salud financiera y nos hemos adaptado a esta nueva realidad rápidamente'**

■ **Después de este año tan problemático, ¿cómo espera que sea la evolución de Transfesa Logistics para el próximo año?**

● No cabe duda que miramos 2021 con un razonable grado incerti-

dumbre, pero también con cierto optimismo. Las mejores previsiones de crecimiento del PIB para 2021 recientemente publicadas por el Banco de España y las vinculaciones que la Comisión Europea ha incluido en su acuerdo sobre el fondo de reconstrucción, donde recomienda a España impulsar el tren de mercancías de manera explícita, hacen que, hoy más que nunca, tengamos plena confianza en nuestro modelo de negocio fundamentado en el desarrollo de la intermodalidad con el ferrocarril como pilar principal.

■ **¿Qué segmentos espera que se comporten mejor para su empresa en 2021?**

● Es una pregunta muy clara pero de compleja contestación dado que los niveles de incertidumbre ante la evolución de la pandemia desempeñarán un papel fundamental en cuanto al comportamiento del consumo, por lo tanto, nada claro en estos momentos.

No obstante, desde Transfesa Logistics estamos realizando grandes esfuerzos inversores en nuevo material ferroviario, tanto para el desarrollo del segmento de automoción con la incorporación de 200 nuevos vagones, como para el desarrollo del segmento de gran consumo, incorporando 150 nuevos equipos para el transporte de productos refrigerados. Por ello, esperamos un crecimiento sostenido y equilibrado de ambos.

■ **Acaban de presentar el primer tren con sus nuevos vagones porta-automóviles para el tráfico internacional. ¿Qué novedades y ventajas presentan?**

● La tendencia del mercado de automoción es la producción de vehículos cada vez más altos y más grandes. Es por esta razón que Transfesa Logistics ha encargado la construcción de un tipo de vagón que permita cubrir estas necesidades.

Por otro lado, una característica que hace especial a este nuevo vagón y que representa una gran ventaja competitiva, es que es capaz de rodar tanto en ancho de vía internacional como en ancho de vía ibérico. Por lo tanto, un vehículo que ha sido cargado en cualquier factoría alemana, puede ser descargado en Madrid sin necesidad de ser manipulado en ningún punto intermedio desde la factoría hasta su centro de distribución final.

Y por supuesto, ha sido diseñado siguiendo los últimos estándares de seguridad y eficiencia.

■ **¿Cuáles serían las medidas más urgentes que reclamar a la Administración?**

● Necesitamos que se diseñe un plan de desarrollo del ferrocarril de mercancías en el que se recoja la política de cánones y ayudas a la intermodalidad. Nuestros principales socios europeos ya lo tienen, España debería seguir su estela para posicionarnos como el principal hub logístico de referencia en Europa.

Por otro lado, no podemos olvidar la vejez de nuestro parque de vagones y locomotoras, para lo que un plan renove sería clave.

En definitiva, para aumentar el actual 4% de cuota modal, necesitamos un plan estratégico para el desarrollo del ferrocarril de mercancías donde Gobierno, gestor de infraestructuras y operadores ferroviarios definamos un plan sostenible y de futuro.

■ **¿Sois optimistas al respecto?**

● DB y Transfesa Logistics, al igual que el resto de principales operadores europeos, formamos parte de la Rail Freight Forward y nos hemos marcado como objetivo aumentar la actual cuota modal de ferrocarril en Europa del 18% al 30% en 2030, con lo que conseguiríamos reducir 290 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>.

Para España podría sonar muy optimista y ciertamente lo es, pero estoy convencido de que si Gobierno, ADIF y operadores tomamos este reto en serio, podremos incrementar notablemente la actual cuota del 4%, lo cual representaría una gran ventaja competitiva para nuestra industria y sus exportaciones, pero sobre todo, un éxito para nuestra sociedad por tratarse el ferrocarril del modo de transporte más sostenible.

## Conductor

### El ferrocarril es el medio más sostenible

**L**A COMPAÑÍA TRABAJA para aportar las mejores soluciones logísticas integradas *door to door* multimodal y servicios ferroviarios para mercados segmentados en toda Europa, con una amplia capacidad de gestionar la cadena logística desde el principio hasta el final. Para ello, apostamos decididamente por la innovación y por un crecimiento basado en los pilares transversales como son nuestros valores, la Responsabilidad Social Corporativa, la digitalización y el Lean Management.

La evolución de Transfesa Logistics continuará apoyándose en nuestras cinco áreas estratégicas y de negocio: nuestros servicios ferroviarios y logísticos, nuestros desarrollos tecnológicos, nuestra escuela ferroviaria y, sobre todo, el *core* de nuestro negocio, el transporte por ferrocarril en el que este año vamos a impulsar nuestra nueva línea de Reefer que ha sido muy bien recibida en el mercado.

El ferrocarril es el medio de transporte más sostenible, por lo tanto, debe formar parte de nuestro presente y nuestro futuro. Muchas compañías ya lo están viendo y lo estamos notando en el incremento sustancial del interés en el mercado de los servicios que ofrecemos.





## Puerto de Santander renueva su flota con seis eléctricas

Los nuevos vehículos tienen como objetivo la modernización de la flota de la Autoridad Portuaria y su adaptación a los compromisos ambientales adquiridos por el Puerto.

Se suman a esta inversión los dos coches eléctricos de la marca Renault, modelo ZOE, adquiridos anteriormente.

Las nuevas furgonetas eléctricas, de la marca Renault Kangoo ZE, han sido adjudicadas a la empresa cántabra Vidal de la Peña Automóviles y suponen una inversión de 137.925,66 euros.

### Sustitución de vehículos

Las furgonetas, que se suman a los dos vehículos eléctricos Renault Zoe adquiridos anteriormente, sustituyen a las compradas en 2003 y parte de las de 2006, por seis nuevos vehículos eléctricos que contribuirán a reducir la contaminación ambiental y acústica en el puerto ya que cuentan entre sus características con cero ruido y cero emisiones.

Además, irán destinadas a mejorar la eficacia de los servicios de mantenimiento de la APS.

## Seur amplía sus instalaciones en Guadalajara, y abre unas en Segovia

Seur sigue adelante con sus planes de expansión y acaba de inaugurar una nueva nave en Guadalajara triplicando su superficie operativa para dar un mejor servicio a sus clientes de la zona. Además, también abre una nueva nave en Segovia con el objetivo de ser más competitivos en la región.

Esta nueva instalación se encuentra en Azuqueca de Henares (Avenida de París, 13 - parcela nº 5- fondo del sector up-10), y cuenta con 6.131 m<sup>2</sup>, el triple que la anterior (2.570 m<sup>2</sup>), lo que permite también aumentar la eficiencia y rapidez en sus operaciones gracias a los 10 nuevos muelles que, junto a otras mejoras, permite la gestión de 60 rutas frente a las 26 que se realizaban desde las antiguas instalaciones. Además, el nuevo centro contará con una nueva cámara de frío más amplia que la anterior para garantizar la calidad de los productos que lo requieran, duplicando así los recursos destinados a este servicio.

### Apertura en Segovia

La nueva nave en Segovia per-



sigue ampliar su capacidad para mejorar su servicio y ser más competitivos en la región. Esta nueva instalación se encuentra en Valverde del Majano (Calle Fresno, 48), y cuenta con 1.400 m<sup>2</sup>, doblando en extensión a la anterior, lo que permite también aumentar la eficiencia y rapidez en sus operaciones gracias a una cinta automatizada que puede dar servicio a 20 conductores. Dispone también de muelle de descarga para agilizar los procesos y una cámara de frío de 30 m<sup>3</sup> con la

que se mejora la conservación de los productos que lo requieran.

Con este nuevo centro en Segovia y con el aumento de producción, la compañía ha incorporado a cinco repartidores más y a dos operadores de nave para dar servicio a todos sus clientes de la zona, sean cuales sean sus características e incluyendo los servicios de comercio electrónico.

Por otro lado, los clientes podrán acudir a un nuevo punto de venta independiente, como novedad incluida.

## Amazon impulsa la digitalización de 50.000 pymes, con 'Despega'

Amazon ha anunciado el lanzamiento de 'Despega', un programa que cuenta con la colaboración de IE University, ICEX España Exportación e Inversiones, Cepyme y Aecoc para impulsar el crecimiento y la digitalización de más de 50.000 pymes españolas tras la pandemia. La emergencia sanitaria ha impactado a las pequeñas y medianas empresas españolas, y un 96% de ellas cree que la crisis está afectando a sus negocios. En la actualidad, solo el 19% de las pymes españolas venden a través de Internet y muchas de ellas afirman que la falta de conocimientos y de formación, así como la necesidad de una inversión inicial, son los principales obstáculos que les impiden empezar y tener éxito en la venta *online*.

### Recursos disponibles

'Despega' ofrecerá recursos de aprendizaje *online* y asesoría empresarial para emprendedores que quieran diseñar su idea de negocio, y a pymes interesadas en iniciar o impulsar sus ventas *online* en España e internacionalmente. Los participantes se beneficiarán, entre otros recursos, de los siguientes:

— Un centro de formación *online* diseñado conjuntamente con IE University que incluirá una serie de módulos y cursos de formación gratuitos para empresas con experiencia y sin experiencia en



comercio digital, para profundizar en contenidos sobre estrategia empresarial, marketing digital, financiación o exportación, entre otros. Los cursos serán impartidos por profesores de IE University y expertos en comercio digital, y contarán con una comunidad de apoyo donde los estudiantes interactuarán juntos en el proceso de aprendizaje.

— Cursos intensivos (Bootcamps).- IE University ha diseñado un curso intensivo virtual sobre venta *online* en el que podrán participar 500 startups y pymes. Los cursos intensivos virtuales tendrán una semana de duración.

— Academias virtuales.- Seminarios web en directo organizados en colaboración con ICEX, Cepyme y Aecoc para introducir a las empresas en el mundo de la venta y la exportación *online*. Desde hoy, las empresas interesadas pueden registrarse en la primera academia virtual organizada junto con Cepyme el 22 de septiembre en

<https://services.amazon.es/despega/webinars.html>.

— Asesoría.- A través del programa de crecimiento para pymes, Crecepyme, Amazon dará soporte a un grupo de empresas de la selección Cepyme500 para ayudarles a crecer y prosperar en el mundo digital.

— Incentivos empresariales.- Amazon está ofreciendo actualmente descuentos para usar su red logística a aquellas empresas que empiezan a vender en Amazon Marketplace por primera vez. Las empresas participantes en Despega podrán beneficiarse de estos descuentos y otros existentes para utilizar herramientas de marketing en Amazon Marketplace y así aumentar las posibilidades de dirigir su negocio *online* con éxito.

Amazon asumirá un papel activo en el apoyo a las pymes para que pongan en marcha sus actividades *online*, ofreciendo un amplio programa formativo y asesoría, financiación, exportaciones...



## Nuevos progresos en la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza

Los responsables de la futura Autopista Algeciras-Madrid-Zaragoza, han mantenido un encuentro por videoconferencia con sus socios de proyecto: Adif y APL. La Autoridad Portuaria de Algeciras (APBA) sigue trabajando en el desarrollo de la futura Autopista Ferroviaria Algeciras-Madrid-Zaragoza.

### Acuerdos en la red

Las tres partes vienen trabajando de forma intensa en un proyecto que discurre por el ramal central de los Corredores Mediterráneo y Atlántico de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), y que tiene entre sus objetivos dar una salida más sostenible al creciente tráfico pesado por carretera con origen y/o destino en el Puerto de Algeciras a través del puente marítimo inter-

continental Europa-África.

El proyecto de Autopista Ferroviaria permite el aprovechamiento de los recursos actuales, como son la red de ancho ibérico en la Península Ibérica, junto con la utilización de material móvil adaptado que permita transportar semirremolques por la red de ferrocarriles del país, permitiendo una reducción efectiva de emisiones de CO<sub>2</sub>.

Como ha explicado el presidente del Puerto de Algeciras, el proyecto permitiría disponer de un enlace más sostenible y competitivo con el interior de la Península, fundamentalmente con Zaragoza, objetivo prioritario para el Puerto de Algeciras pero para el que, como ha insistido Landaluze, es necesaria la urgente mejora y modernización del tramo Algeciras-Bobadilla.



# Volvo detalla todas las mejoras de su nueva gama de camiones pesados, que llegará el próximo marzo

Volvo Trucks acaba de realizar una detallada presentación de su nueva gama de camiones pesados a la prensa especializada. Después de un primer

avance, pocos días antes de que se decretase el estado de alarma, el Truck Center de Valdemoro albergó una jornada presencial para conocer un poco

más a fondo estas cuatro gamas: FM, FMX, FH y FH16. El próximo paso, reunir en pequeños grupos a los clientes por toda la geografía nacional.

Giovanni Bruno, consejero delegado de la marca en España, confirmó que "los clientes también tendrán oportunidad de conocer los vehículos, pues vamos a realizar distintos eventos hasta final de año en muchas ciudades nacionales, en grupos reducidos para mantener los protocolos sanitarios", añadiendo que "no conviene olvidar la importancia que han tenido los transportistas durante todo este tiempo, algo que solemos hacer con facilidad, por lo que merecen todo nuestro agradecimiento".

"Estamos ante el mayor lanzamiento de nuestra historia", recaló Bruno, una renovación "centrada en el conductor, que es el centro de todo el desarrollo. Queremos que se sienta orgullo de hacer su trabajo y de conducir un Volvo".

En cuanto al diseño exterior, Carmen Soto, responsable de Producto, destacó el nuevo diseño de los grupos ópticos, los peldaños de acceso con agarre reforzado, y la parrilla con diferentes acabados. Serán cinco las cabinas disponibles en FH y FH16, incluida la XXL.

En el interior, el salpicadero es totalmente digital, con hasta cuatro vistas diferentes en una pantalla de 12", que se complementa con otra central de 9", táctil pero que también se puede utilizar con el mando del volante o mediante el control de voz. Entre las novedades cabe destacar el reconocimiento de señales, la extensión de la Dirección Dinámica de Volvo a toda la gama, el asistente de permanencia en el carril y la máxima comodidad en el interior, con más espacio (hasta 600 litros en la ver-

sión XXL) y literas mejoradas.

Soto resaltó el I-Park Cool, un sistema de enfriamiento de cabina opcional que funciona con el motor apagado y que se alimenta con un juego de baterías distinto a las de arranque. "Esto es novedoso. El doble juego de baterías se montará de serie en España, aunque no se opte por el I-Park Cool, e incluye un sistema de emergencia para arrancar el camión en caso de agotamiento de la batería. Uno de los paquetes puede alimentar al otro en caso de necesidad, a demanda del conductor, mediante un accionamiento muy sencillo".

## Eficiencia

Jorge Moreno, responsable de Logística y Soluciones de Transporte de la filial española, fue el encargado de desgranar las mejoras de los vehículos en cuanto a eficiencia, recordando que "nuestro sistema I-Save ya ha demostrado que funciona. Consigue entregar más par con menos potencia y desde un menor rango de revoluciones, gracias al turbocompound (TC), con reducciones de consumo por encima del 7% que anunciamos en un primer momento", aunque también quiso poner en valor las prestaciones de los motores D13 y D16 que montan el TC, e incluyen mejoras en el *software* de operación.

El tipo de conducción se selecciona desde un botón Mode ubicado en la nueva palanca de I-Shift, que se presenta con un diseño aún más ergonómico. Moreno quiso destacar que la aerodinámica ha sido mejorada hasta en un 2% y, por último, mencionó las prestaciones de Volvo Connect, la pla-



taforma digital para el conductor que "se convierte en canal de comunicación entre el empresario, el concesionario, el taller y el conductor, facilitando la gestión con mucha mayor cantidad de información".

## FM-FMX

Por lo que respecta a las gamas FM y FMX, que realmente han sido rediseñadas por completo, Fernando Díaz, ingeniero de Producto, recaló que "comparten buena parte de las mejoras incorporadas a las otras dos familias", con el acento en el FM por ser "el más versátil de todos. Se adapta a casi todas las aplicaciones".

Las cabinas, completamente renovadas (las de FH y FH16 son un *restyling*) son un poco más grandes ahora, pero no penalizan sus prestaciones. Se ha mejorado

"la visibilidad, tanto con una línea más baja en la puerta como con el tamaño del parabrisas, un pilar A más fino y nuevos retrovisores".

La comodidad a bordo se basa en el espacio, con casi 1.000 litros más de volumen interno en la versión Globetrotter para el FM, múltiples ajustes para el volante multifunción y una visibilidad directa que mejora un 10%. A esto se suma la indirecta, apoyada en hasta ocho cámaras (en opción), entre las que resaltan las que eliminan los ángulos muertos laterales, ubicadas bajo los retrovisores. Una de las grandes novedades es la cabina doble, que admite hasta nueve pasajeros, ampliando aún más el ámbito de aplicación de esta nueva gama (y la de FMX).

El FMX, por su parte, también cuenta con seis tipos de cabina, añade refuerzos en los paragolpes

y en la protección del cárter e incorpora una escotilla en el techo, que puede ser de vidrio o de acero, así como un refuerzo extra en el techo para aplicaciones como la minería. Los bloqueos de diferencial ubican su selector en una posición más accesible.

Para finalizar, se incorpora a la gama un doble eje motriz trasero que admite hasta 38 toneladas, que se combina con una suspensión delantera reforzada. En los ejes delanteros se pueden cargar hasta 10 toneladas por eje con suspensión neumática, y también se ofrece un tridem trasero que mejora el radio de giro.

Los pedidos de esta nueva gama de camiones pesados de Volvo ya están abiertos. Su producción comenzará a finales del mes de febrero, por lo que las primeras entregas se esperan para el mismo mes de marzo.

# I-Save funciona: Volvo ha obtenido hasta un 10% de reducción de consumo en pruebas con clientes

La incorporación de este sistema a la nueva gama, en combinación con I-See y la aerodinámica mejorada, eleva su rendimiento

El Volvo FH con I-Save, presentado al mercado en el mes de febrero, llega en una versión que ahorra todavía más combustible y puede reducir los costes de combustible hasta en un 10%. Esto significa una importante mejora de tres puntos porcentuales con respecto a la generación anterior.

"Reducir el consumo de combustible y, como resultado, reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, es crucial para todas las compañías de transporte, sobre todo aquellas con operaciones de larga distancia. Con el nuevo Volvo FH con I-Save, ofrecemos a los transportistas aún más oportunidades de reducir sus costes operativos y el impacto medioambiental", afirma Jessica Sandström, vicepresidenta sénior de Producto de Volvo Trucks.

El nuevo Volvo FH con I-Save es parte de la nueva gama de productos europeos de Volvo Trucks presentada esta primavera, y que ya ha iniciado su comercialización en nuestro país. I-Save incluye muchas soluciones de ahorro de combustible, de las cuales la más importante es el motor Volvo D13TC, con Turbo Compound,

lanzado a principios de 2019, que es el que ahorra más combustible de la compañía hasta la fecha. "La combinación de un bajo consumo de combustible, unos bajos niveles de ruido y una gran facilidad de conducción, ha generado una respuesta muy positiva. Muchos transportistas ven el Volvo FH con I-Save como una herramienta que les ayuda a reducir su huella de carbono", afirma Sandström.

Con el lanzamiento de la primera generación de Volvo FH con I-Save en 2019, Volvo Trucks demostró que esta solución podía reducir el coste del combustible (diésel y AdBlue) hasta en un 7% en comparación con un camión sin I-Save equipado con un motor convencional de 13 litros de Volvo. Esta cifra ha sido confirmada por pruebas independientes, así como por la experiencia de los clientes.

## Aún más eficiente

Con la nueva generación de Volvo FH con I-Save, los desarrolladores de producto de Volvo Trucks han reducido aún más el consumo de combustible. A través de actuali-

zaciones de *software* basadas en el análisis de datos de los usuarios, se ha ajustado y optimizado el equilibrio entre el consumo de combustible y la facilidad de conducción, lo que permite una mayor reducción del consumo de combustible si se conduce en el modo Eco.

Además de una actualización de I-Save, el nuevo Volvo FH tiene un diseño más aerodinámico. Para ahorrar aún más combustible, I-See ahora tiene una nueva función que permite al camión detectar cuándo resulta eficaz que el motor acelere un poco y a continuación vaya en punto muerto, incluso en carreteras que parecen llanas para el ojo humano.

"Este resultado significa que, si eligen el nuevo Volvo FH con I-Save, los transportistas pueden reducir su consumo de combustible hasta en un 10% en comparación con un Volvo FH común equipado con nuestro motor de 13 litros con Euro 6d. En la práctica, se pueden lograr incluso mayores ahorros, ya que la mayoría de los clientes que compran el nuevo Volvo FH con I-Save tenían camiones antiguos con mayor consumo", apunta Sandström.



El nuevo Volvo FH con I-Save no solo representa un gran avance en cuanto a ahorro de combustible. Su par optimizado dentro de una amplia gama de revoluciones permite una conducción suave y ofrece la potencia necesaria para mantener una velocidad media alta y constante, incluso con una topografía complicada.

"Estamos haciendo que resulte más fácil y cómodo conducir ahorrando combustible incluso en carreteras montañosas. El nuevo entorno de conductor de primer nivel del Volvo FH también ayuda a los conductores a tener un rendimiento óptimo durante todo su turno de trabajo", concluye Jessica Sandström.

# El GNL sigue siendo una alternativa viable para Volvo en las operaciones de larga distancia

Los nuevos camiones Volvo FH y Volvo FM tendrán motores que funcionan con gas natural licuado y biogás, que ofrecen el mismo alto rendimiento que los motores diésel. El uso de GNL puede reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta en un 20% y el uso de biogás permite lograr un transporte sin emisiones de carbono y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta en un 100%.

El Acuerdo Verde de la UE indica claramente la dirección que debe tomar el Sector del transporte hacia un futuro más limpio, lo cual significa que debe haber una fecha límite para los combustibles fósiles.

"Hoy en día, los camiones propulsados por GNL son la alternativa comercialmente más viable al diésel para operaciones de transporte pesado en largas distancias. Este combustible está disponible en cantidades suficientemente grandes y a un precio competitivo. El uso de más camiones de gas crea unas condiciones favorables para realizar una transición a un porcentaje mayor de biogás licuado con el tiempo", afirma Lars Mårtensson, director de Medio Ambiente e Innovación de Volvo Trucks.

La línea motriz para biogás licuado y gas natural de Volvo

Trucks tiene una eficiencia energética comparable a la de sus equivalentes en diésel, pero genera unas emisiones de CO<sub>2</sub> bastante menores. El uso de biogás licuado, también conocido como BIO GNL, reduce las emisiones netas hasta en un 100% en el ciclo del depósito a las ruedas, mientras que el uso de gas natural deja esa cifra en alrededor de un 20% en comparación con el diésel estándar europeo común.

## Inversión

La producción de biogás de origen no fósil necesita un mayor número de plantas de producción para la digestión anaeróbica de los residuos, con la posibilidad de enfriar el gas para convertirlo en líquido. Varios estudios han calculado que en 2030, algo más del 20% del diésel en Europa podría reemplazarse por gas renovable en forma de BIO GNL. El número de estaciones de servicio de gas licuado aumenta constantemente y ya es una alternativa al diésel en muchas rutas. Sin embargo, la cantidad de estaciones de servicio debe seguir aumentando al mismo ritmo que el crecimiento del número de camiones que funcionan con gas.



"Al invertir en camiones con GNL, estamos demostrando que el BIO GNL es una alternativa importante para reducir la dependencia del diésel fósil. No obstante, para acelerar la transición a un transporte sin impacto para el medio ambiente, es necesario seguir invirtiendo en estaciones de servicio de gas licuado y seguir tomando medidas para facilitar que los transportistas puedan invertir en vehículos de gran tonelaje que funcionan con gas", señala Mårtensson.

Debido a que ninguna fuente de energía individual es capaz de

afrontar todos los retos relacionados con el cambio climático, los diferentes tipos de combustibles y líneas motrices seguirán coexistiendo en un futuro próximo.

"Adoptar una nueva tecnología será la clave para lograr la neutralidad climática. El porcentaje de camiones de GNL aumentará gradualmente en Europa. Pero los camiones de gas no podrán afrontar todos los retos del transporte. La electromovilidad desempeñará un importante papel a nivel local, así como a nivel regional en el futuro, y el desarrollo de las baterías y la infraestructura de carga serán

factores fundamentales en su expansión", explica Lars Mårtensson.

La electromovilidad que usa células de combustible de hidrógeno tiene el potencial de reducir la necesidad de baterías en el transporte de larga distancia a largo plazo.

"Aunque se han realizado prometedoros avances en la tecnología de las células de combustible de hidrógeno, todavía existen obstáculos prácticos y financieros que se deben superar para poder ofrecer importantes beneficios para el medio ambiente en el transporte de gran tonelaje", según Mårtensson.

A pesar de todos los avances técnicos de la electromovilidad, la mejora continua de la eficacia de los motores de combustión seguirá desempeñando un papel clave en la reducción del impacto medioambiental en los años venideros.

"A día de hoy ya se puede hacer mucho para reducir el impacto medioambiental con los motores actuales. Por ejemplo, los camiones diésel nuevos y antiguos de Volvo pueden funcionar con HVO, un biocombustible que genera unas emisiones de CO<sub>2</sub> netas muy bajas. El desafío es que la disponibilidad de biocombustibles sigue siendo muy limitada", concluye.

## Krone y Shippeo trabajan en la digitalización de remolques

Krone y Shippeo han llegado a un acuerdo para integrar en el sistema Krone Telematics una mayor información sobre los vehículos y la carga y, además, en tiempo real. La principal aportación de Shippeo será la información sobre predicciones ETA (tiempo estimado de llegada) en tiempo real para hacer más eficiente la gestión de flotas.

Con esta asociación, los clientes obtendrán acceso a una ETA más precisa y confiable para las entregas, que se basa en un algoritmo de aprendizaje automático patentado de Shippeo que hace referencia a más de 200 parámetros. "Existe una demanda creciente de remolques con capacidades de predicción de ETA incorporadas para administrar el transporte de manera más efectiva", afirma el director de Operaciones de Krone, Stefan Binnewies, quien añade que "los remolques de Krone son de vanguardia y ahora estamos agregando más servicios conectados de clase mundial a nuestro portafolio. Nuestros remolques estarán preparados para los requisitos digitales del remitente. Queremos ofrecer las soluciones líderes en el mercado y la ETA de Shippeo es la más precisa y confiable disponible".



Shippeo planea integrar los datos de monitoreo de temperatura de Krone Telematics en su plataforma de visibilidad en tiempo real, permitiendo a todos los usuarios activos monitorear tanto el estado de entrega como la integridad del envío en tiempo real y todo desde un mismo portal. "Hoy en día, muchas empresas de logística todavía confían en un sistema basado en papel en el que los conductores deben verificar que los envíos de la cadena de frío cumplen con las estrictas regulaciones", señala el director de Operaciones de Shippeo, Lucien Besse, quien destaca que "con el monitoreo de temperatura en tiempo real, los clientes son notificados tan pronto como la temperatura comienza a cambiar. Esto permite evitar posibles infracciones de temperaturas máximas y, además, la entrega electrónica de la documentación".

## Disfrimur y Terramovil apuestan por el hidrógeno como combustible

Disfrimur, Grupo Terramovil y el Centro Nacional del Hidrógeno (CNH2) han firmado un acuerdo de colaboración para llevar a cabo diversas actividades relacionadas con la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la implantación de aplicaciones en el campo de las tecnologías aplicadas al hidrógeno y a las pilas de combustible, asegurando la complementariedad de sus actuaciones.

Disfrimur y Grupo Terramovil son compañías comprometidas con el medio ambiente y con la descarbonización del transporte. El resultado de este compromiso es la apuesta por la llegada del hidrógeno a la Región de Murcia con la implantación futura de la primera estación de repostaje, apostando por el uso del hidrógeno para una movilidad sostenible por su nula huella de carbono. Además, es un recurso inagotable, se puede producir de manera sostenible y se transporta fácilmente. Disfrimur ya puso en marcha el camión frigorífico más grande de España.

Actualmente, Disfrimur en su compromiso por dar los mejores servicios con el menor impacto



medioambiental, dispone de una flota de 600 vehículos de menos de tres años de antigüedad con los que realiza más de 43 millones de kilómetros al año y de la que el 11% son de gas natural licuado y comprimido.

El Grupo Terramovil también apuesta decididamente dentro de su variada gama por coches más sostenibles y ecológicos, ya que dentro de las marcas que representa dispone de todas las tecnologías alternativas.

La colaboración entre ambas compañías y el CNH2 supone un paso más en la confianza de implantar en nuestra Región de Murcia el hidrógeno como nuevo vector energético que ofrece inu-

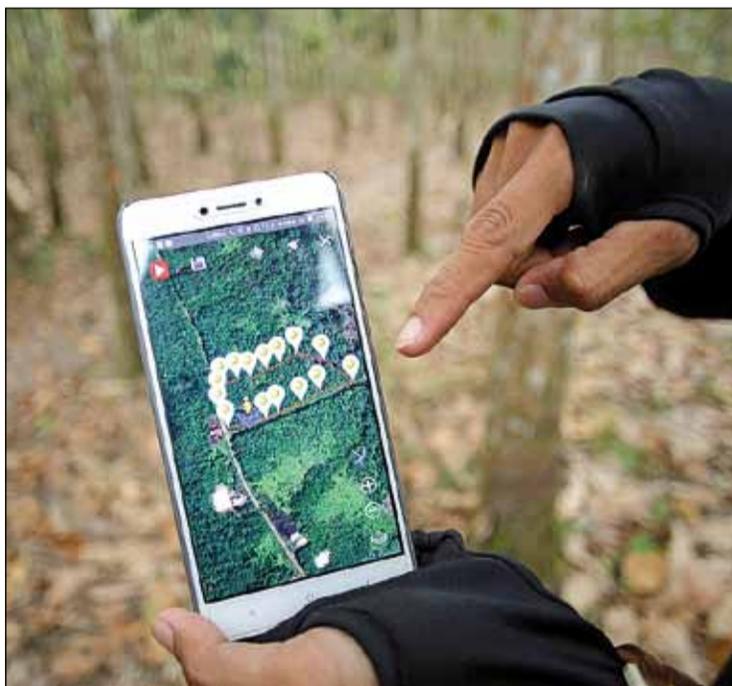
merables posibilidades de consumo, almacenamiento y movilidad. Siendo una alternativa real, limpia y sostenible a las fuentes energéticas tradicionales. Apostando así por la movilidad sostenible y promoviendo su utilización en vehículos cero emisiones.

Tras el acuerdo firmado entre Disfrimur, Grupo Terramovil y CNH2, la Región de Murcia contará con la primera estación de repostaje de hidrógeno. Una instalación que funcionará y que ofrecerá hidrógeno con una pureza del 99,99%. Con este nuevo proyecto se da un paso importante para la llegada de este combustible, apoyando una tecnología que representa el futuro.

## Continental logra una cadena de suministro de caucho, sostenible y rastreado digitalmente

Continental y el Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania (BMZ) han logrado por primera vez establecer una cadena de suministro de caucho que se puede rastrear electrónicamente sin fisuras, desde el cultivo en Indonesia pasando por su posterior procesamiento hasta la producción de neumáticos.

"La creación de cadenas de suministro sostenibles y rastreables es una parte integral de la estrategia de sostenibilidad de Continental. Como parte del proyecto piloto en Indonesia, que se ha establecido con éxito con el BMZ, podemos por primera vez rastrear sin problemas una cadena de suministro de caucho desde el cultivo y posterior procesamiento hasta nuestra planta de neumáticos en Alemania. Al hacerlo, estamos trabajando juntos para garantizar una mayor transparencia y contribuir de manera significativa a asegurar los medios de vida de los pequeños agricultores que participan en el proyecto. Nuestro objetivo es ampliar gradualmente el rastreo electrónico dentro de nuestras cadenas de suministro de caucho natural, contribuyendo así a la mejora global de la sostenibilidad en el sector del caucho", ha afirmado el CEO del área de neumáticos y miembro del Consejo Ejecutivo de Continental AG, Christian Kötz.



Por su parte, el ministro federal de Desarrollo, Gerd Müller, ha señalado que "necesitamos repensar la economía mundial para proteger mejor a las personas y la naturaleza. Estoy encantado de que pioneros como Continental estén demostrando que, en la era digital, estos criterios sociales y ecológicos pueden ser monitoreados a lo largo de toda la cadena de suministro. Mediante métodos de cultivo sostenibles y un sistema de rastreo

digital, estamos ayudando a detener la destrucción de la naturaleza y a mejorar los ingresos de los pequeños agricultores locales".

### Continental con Indonesia

Continental colabora con la cooperación alemana para el desarrollo en la provincia indonesia de Kalimantan Occidental en Borneo. El distrito de Kapuas Hulu tiene dos parques nacionales

con extensos bosques naturales, designados reserva de la biosfera por la UNESCO. Los asociados en el proyecto documentan todos los pasos de la cadena de suministro con un sistema de rastreo digital. Así, los 450 pequeños agricultores que participan logran precios de venta significativamente más altos de lo habitual para el caucho natural de alta calidad que producen. Esto se debe a que están capacitados para un cultivo sostenible y a que cuentan con una mejor tecnología. De este modo, los pequeños agricultores aumentan considerablemente su rendimiento de superficie y pueden utilizar los árboles durante más tiempo.

El sistema de rastreo digital permite evaluar en detalle la producción y la cadena de suministro del caucho. Las zonas de producción mapeadas por el GPS, las entregas de caucho y los precios de venta logrados se documentan en el sistema directamente en el momento de la entrega en el almacén. Además, el sistema comprueba la cantidad de caucho entregada con respecto a la zona de producción. Si la cantidad entregada supera el volumen de producción previsto, el sistema lo indica. De esta forma, los empleados pueden evitar que el caucho entre en la cadena de suministro desde zonas no registradas, por ejemplo, zonas deforestadas ilegalmente.

## Michelin lidera un proyecto de reciclaje de los neumáticos

El proyecto europeo BlackCycle, liderado por Michelin, tiene como objetivo crear, desarrollar y optimizar una cadena completa para la obtención de materias primas secundarias (MPS) a partir de neumáticos usados, destinadas a la fabricación de neumáticos nuevos y a otras aplicaciones industriales.

El consorcio europeo para el desarrollo del proyecto BlackCycle está integrado por 13 entidades de cinco países (Francia, España, Alemania, Grecia y Suiza). Cuatro de estas entidades son españolas: el Centro Internacional de Materiales Avanzados y Materias Primas de Castilla y León (Fundación ICA-MCyL); el Instituto de Carboquímica (ICB), situado en Zaragoza; el Grupo Sisener Ingenieros; y la empresa Hera, dedicada a la gestión integral de residuos y recursos medioambientales.

Con un presupuesto de 16 millones de euros, BlackCycle cuenta con una financiación europea de unos 12 millones de euros a través del programa Horizon 2020. El proyecto, primero de este tipo a nivel mundial, permitirá incrementar la valorización material de los neumáticos fuera de uso, aumentar el uso de materiales sostenibles en la fabricación de neumáticos nuevos y reducir el consumo de recursos fósiles.

# Producto, servicio e innovación: los tres pilares sobre los que MAN edifica su estrategia a futuro

"En MAN trabajamos todos los días para conseguir una mejora continua y hacer más fácil el trabajo a nuestros clientes". Con estas palabras inició

su intervención el nuevo CEO de MAN Truck & Bus, Andreas Tostmann, en los MAN Experience Press Days, con los que el fabricante alemán ha

presentado su actualidad y sus objetivos a futuro, de manera virtual y manteniendo su hoja de ruta, a pesar de la cancelación de la IAA de Hannover.

En una primera presentación general, Tostmann hizo referencia a la reciente reestructuración del negocio y de la plantilla anunciada por la marca, que se aborda "para poder hacer frente a la situación y a las necesidades de la compañía en el futuro. Los nuevos retos requieren nuevas necesidades relacionadas con la tecnología, la digitalización y la innovación, y tenemos que adecuarnos para poder acometerlas".

Frederik Zohm, responsable de Ingeniería y de I+D, mostró "el gran orgullo que supone haber cumplido nuestra promesa. Cuando lanzamos la nueva generación de camiones, anunciamos un ahorro de combustible del 8%, y la realidad es que el TUV SUD ha certificado un 8,2%. Algunos clientes, incluso, han llegado al 10%. Esto se consigue gracias a la nueva arquitectura electrónica, al sistema operativo y al *software* que unifica el control de todas las funcionalidades", lo que hace que "los camiones estén preparados para dar el salto a una futura conducción autónoma".

En cuanto a la cuestión de la seguridad, Zohm destacó los sistemas de mantenimiento de carril, el asistente de giro para detectar peatones y ciclistas antes de las maniobras, y el asistente de

tráfico, que controla la velocidad y la distancia con el vehículo precedente en todo momento, incluso en situaciones de atasco, que constituye "otro paso más hacia la automatización, algo en lo que todos los fabricantes estamos trabajando, pero que MAN ya está poniendo en práctica en entornos controlados, como el puerto de Hamburgo".

La electrificación es otra de las claras líneas de desarrollo de la marca, "en línea con lo acordado en París y con el necesario respeto al medio ambiente". Por eso, a los productos ya conocidos de la marca (como la eTGE) se suman autobús urbano el Lion's City E, que ya está en operación por las calles de Hamburgo y Munich; la versión de 18 metros, que acaba de iniciar su comercialización; y los 30 eTGM que ya están en manos de clientes, con una primera impresión "muy satisfactoria". Para el año 2024 se anuncia una nueva generación de vehículos eléctricos de la marca.

La digitalización es, sin duda, uno de los ejes básicos en la política de MAN, como reconoce Tostmann, quien añade que "hace años que somos digitales, y lo demuestra nuestra extensa gama de MAN DigitalServices, que ya utilizan el 90% de nuestros clientes.



La última novedad al respecto es el Digital eManager, un centro de control digital con el que la batería del autobús eléctrico se puede cargar a tiempo antes de iniciar el viaje y el gestor de flotas tiene bajo control, de forma cómoda, la temperatura ambiente y otra información del vehículo".

## 'Excelente camión'

Goran Nyberg, responsable de Ventas y Marketing, fue el encargado de reconocer que "nuestro excelen-

te nuevo camión es la base de todo, gracias a sus resultados de consumo y eficiencia", a lo que se añade el puesto de conductor "ideal, con un *cockpit* digital, conectividad, calidad de descanso, mucho espacio de almacenamiento...".

En cuanto al segmento de buses, Nyberg destacó los 270 km de autonomía del Lion's City E de 18 metros, y el lanzamiento de la TGE Coach, que propone "espacio y confort hasta las 16 personas", al tiempo que reconoció la consolidación de la eTGE en el

mercado, que incorpora un nuevo sistema de *infotainment*.

En todo caso, Nyberg concluyó resaltando "las soluciones personalizadas que ofrecemos a todos los clientes, integrales y adaptadas a sus necesidades, para que se acerquen a la electromovilidad. Vehículos, estaciones de recarga, gestión y financiación van de la mano".

Para finalizar, Tostmann se comprometió a que MAN "sea total y realmente digital en el corto plazo".

## La gama distribución mantiene el concepto de ser desarrollada por y para el confort del conductor

El transporte de mercancías en espacios urbanos y la logística centralizada de las ciudades crecen continuamente. El aumento de la demanda de productos frescos y de disponibilidad por parte de los consumidores, el crecimiento imparable del comercio *on line*, que provoca cada vez mayores cantidades de envíos de mercancías de todo tipo, con frecuencia, directamente hasta la puerta del cliente...

Todos estos condicionantes, más unas calles cada vez están más llenas, las incidencias de tráfico y los cambios en las regulaciones, como restricciones de entrada, requisitos medioambientales o contra la contaminación acústica, complican el funcionamiento de la cadena de suministro.

MAN Truck & Bus ayuda a sus clientes del ramo de la distribución con la nueva MAN Truck Generation. Los MAN TGL, TGM y TGS están mejor adaptados a las necesidades concretas de las aplicaciones de distribución.

Para conseguirlo, se ha dirigido

la atención al conductor y se han priorizado tanto él como sus necesidades: "Simply my Truck".

No importa si se trata de carga general, transporte refrigerado, logística de bebidas o aplicaciones en cisterna. Los camiones de MAN se caracterizan por eficiencia y rentabilidad. Con los MAN TGL, TGM y TGS de la nueva MAN Truck Generation, los clientes del sector de la distribución también cuentan con servicios postventa complementarios y adaptados, que garantizan la disponibilidad óptima del vehículo.

### Centrados en el conductor

El diseño inconfundible, cuidadosamente desarrollado, sigue presente en todas las series, representa la durabilidad y mantiene su modernidad, su practicidad y se encuentra a la vanguardia con sus características técnicas.

Al activar la prueba de luces con la llave inalámbrica, los faros frontales le iluminan con el diseño

de la nueva luz de MAN, que gracias a un sistema modular, hace posible equipar todas las variantes del vehículo con esta innovadora tecnología LED.

En la zona de entrada, los conductores del transporte de reparto saben qué es lo más importante. En general tienen muchos puntos de carga y descarga en sus recorridos, por lo que deben bajarse y subirse a menudo. En este caso, ya antes de abrir la puerta del conductor, la nueva disposición de los peldaños en escalera causa una buena impresión. Son más anchos y se encuentran más cerca del paso de rueda, y permiten una subida más ergonómica y segura. Al ángulo de abertura de la puerta, con hasta 89°, se suman las barras asideras, bien separadas entre sí. Asimismo, también está disponible opcionalmente la iluminación de entrada.

El interior presenta una mezcla de tonos en gris frío. Las superficies son robustas, fáciles de limpiar y requieren poco manteni-

miento. Por este motivo se recomienda el esquema de color Moon Grey, moderno y atemporal, para todos los ámbitos de aplicación. Quienes tengan preferencia por colores más cálidos, pueden optar por la versión alternativa Desert Beige, en tonos claros color arena.

Una vez al volante, no se tarda nada en encontrar la postura ideal para estar cómodo. Esto se debe a que el rango de ajuste de los asientos en el eje longitudinal se ha prolongado en 50 mm hasta un total de 230 mm, mientras que el rango de desplazamiento vertical cuenta ahora con 120 mm. Independientemente de su estatura, cualquier conductor puede sentarse aquí de forma óptima y sin comprometer su espalda.

El rango de ajuste del nuevo volante multifunción también tiene en cuenta los requisitos de los conductores de distintas estaturas. Para que el volante se encuentre en una posición individual y que no haga daño, este puede adaptarse verticalmente en 110 mm. En

la posición de conducción, puede variarse entre 20 y 55°.

El nuevo conmutador en la columna de dirección para la MAN TipMatic se sitúa en la columna de dirección, directamente detrás y a la derecha de la corona de dirección. Con él, el conductor puede controlar el mando de la caja de cambios y el freno continuo, así como la selección del programa de conducción.

El sistema multimedia de MAN se puede manejar, si se desea, con el nuevo MAN SmartSelect con función de panel táctil. Su selector giratorio inferior de mayor tamaño navega por el menú principal mientras que, pulsando y girando el selector inferior más pequeño, puede seleccionar submenús y funciones. Además, en la superficie del selector giratorio y de presión, se pueden introducir letras y números individuales escribiendo con el dedo. Un reposamanos estabiliza la mano con la que se maneja y alivia el brazo del conductor.

# Soluciones de recarga para los vehículos eléctricos completan la oferta integral de electromovilidad

El asesoramiento 360° de MAN Transport Solutions incluye el suministro de una infraestructura de recarga adaptada

"MAN Transport Solutions desarrolla eSolutions para facilitar al máximo a nuestros clientes la entrada en la electromovilidad. Desde 2018, cuando lanzamos el primer módulo, el asesoramiento es 360° por un equipo de expertos seleccionados. Ahora hemos alcanzado el hito de 100 proyectos de asesoramiento completos. Y un papel importante en el asesoramiento corresponde a la cooperación en el desarrollo con renombrados proveedores de *software*", afirma Oliver Klug, vicepresidente eMobility.

MAN prevé preparar hasta finales de 2020 actualizar un total de 110 talleres de servicio en Europa para que puedan atender a vehículos eléctricos. Hasta finales de 2021 les seguirán 60 talleres más. De esta manera, MAN asegura que los compradores actuales y futuros de camiones, autobuses y furgonetas eléctricos podrán disponer a tiempo de una red de servicio técnico completa para sus vehículos en toda Europa.

El cambio a la electromovilidad no solo presenta numerosos retos nuevos a MAN Truck & Bus como fabricante de vehículos con

propulsión eléctrica, sino también a los ámbitos de servicio y de mercado post-venta. Por este motivo, la empresa mantiene, también en el contexto de la crisis del coronavirus, su objetivo de preparar su red de servicio técnico para la electromovilidad y acometer, desde ya mismo, el camino hacia el servicio de taller del mañana.

En la actualidad, MAN Truck & Bus dispone de una oferta de electromovilidad en todos los segmentos de vehículos, desde la eTGE al eTGM, pasando por el autobús urbanos Lion's City E.

La entrada en la electromovilidad exige inicialmente un cierto volumen de planificación de las empresas que optan por adquirir vehículos industriales eléctricos. ¿Para qué usos son apropiadas las furgonetas, los autobuses o los camiones eléctricos? ¿Dónde y cuándo debe realizar la carga? ¿Es suficiente la capacidad existente en las líneas de alimentación eléctrica? MAN viene contestando desde 2018 a estas y muchas otras preguntas de sus clientes, con el equipo de expertos de MAN Transport Solutions. Ahora, la nueva oferta

de soluciones de infraestructura de carga facilita aún más la entrada en la electromovilidad.

## Colaboración

La nueva oferta de columnas de carga se realiza en colaboración con Heliox (Países Bajos) y SBRS (Alemania). La ventaja para los clientes de MAN: la columna de carga es facilitada directamente a través de la organización de venta de MAN; es decir, que el cliente solo necesita una única persona de contacto y recibe los vehículos eléctricos y la solución de carga adecuada de un único proveedor.

La nueva oferta está disponible en 28 países de Europa y cubre una amplia gama de soluciones: desde cargadores móviles hasta soluciones para grandes flotas de vehículos. Los cargadores móviles se pueden utilizar de manera flexible en el depósito de vehículos y no se instalan de manera fija. La oferta abarca una potencia de entre 25 y 300 kW. Esto permite configurar una solución viable a medida de cada cliente. Además, existe la posibilidad de cargar varios ve-



hículos en una misma columna. Bajo demanda, Heliox y SBRS, respectivamente, se encargan también de la instalación y del servicio técnico. La disponibilidad de la infraestructura de carga tiene la máxima prioridad en combinación con los vehículos eléctricos MAN.

Stefan Sahlmann, responsable de MAN Transport Solutions, asegura que "el cliente espera

de nosotros una amplia oferta de soluciones en el ámbito de la electromovilidad. Esta comprende, además de un amplio asesoramiento para el paso a vehículos industriales eléctricos, servicios relacionados con la carga y la energía. Nuestro objetivo es que la entrada en la electromovilidad sea lo más segura, sencilla y económica posible".

## Funciones digitales para que la gestión sea mucho más fácil

Las tecnologías digitales en forma de soluciones integrales pueden ayudar a las empresas a adaptar su logística a la demanda actual. Y MAN DigitalServices contribuye a optimizar el negocio de las empresas de transporte.

A la oferta ya conocida de MAN Essentials, MAN Perform, MAN Connected CoDriver, o MAN ServiceCare, en la nueva MAN Truck Generation, MAN Now ofrece el siguiente nivel en la gestión digital de vehículos. El nuevo servicio digital permite equipar camiones con funciones adicionales sin que para ello sea necesario que los vehículos pasen por el taller, mediante una actualización en línea tan sencilla como en el *smartphone*. Ya están disponibles dos aplicaciones: "Online Traffic" proporciona al conductor datos actualizados sobre la situación del tráfico que facilitan la evitación de atascos. "Map Update" presta asistencia adicional al actualizar con la información más reciente sobre el recorrido.

Con vistas al futuro, los desarrollos ya van claramente mucho más allá, puesto que "las soluciones digitales ya no se limitan a facilitar el uso operativo de los vehículos. Con creciente frecuencia, resulta posible también modificar

digitalmente los vehículos hasta transformarlos en plataformas digitales, se convierten en un elemento integrado y activo de los procesos logísticos de nuestros clientes y proporcionan datos para todo el ecosistema logístico", explica Niklaus Waser, Senior Vice President Digital Transformation & Business Models.

Con el MAN eManager, un servicio digital especial para MAN Lion's City E, el operador de flota recibe una herramienta para gestionar sus autobuses eléctricos de forma cómoda desde la central.

Para que el vehículo con la arquitectura electrónica de la nueva generación de camiones pueda servir de forma ideal como base digital, MAN ofrece soluciones propias y permite al mismo tiempo la integración de soluciones de clientes y colaboradores, agrupadas en el MAN AppEcosystem. También se incluyen en esta área la instalación de actualizaciones del *software* y características online (por ejemplo, para las funcionalidades adicionales del vehículo que pueden contabilizarse a través de MAN Now) y las soluciones relativas a la electromovilidad, al igual que el desarrollo de inteligencias *offboard* en relación con funciones de conducción autónomas del futuro.

## TGE: más conectada que nunca y con una versión 4x4 hasta las 5,5 tn

MAN Truck & Bus incorpora una nueva versión con 5,0 y 5,5 toneladas de peso totales como añadido para su programa todoterreno TGE. MAN colabora con el especialista austriaco Oberaigner en los cambios de los vehículos disponibles desde fábrica.

Con las nuevas variantes TGE, ya disponibles, MAN abarca el rango entre 3,0 y 5,5 toneladas en propulsión 4x4. Al chasis, la furgoneta y el minibus 4x4 se suman, de la mano de Oberaigner, los vehículos de entre 5,0 y 5,5 toneladas. Entre los campos de uso habituales se incluyen los vehículos de cuerpos de bomberos y de emergencia, los transportes comunitarios, los vehículos para obras o las auto caravanas y autobuses pequeños todoterreno con gran capacidad de carga útil.

Los cambios se basan en las furgonetas y los chasis de la serie TGE con propulsión trasera, eje trasero con relación 4,7 a 1, neumáticos gemelos y motor diésel de 2,0 litros con 130 kW (177 CV) y 410 Nm de par. Es posible escoger, entre otros elementos, entre cambios automáticos de seis y de ocho marchas, así como entre una batalla de 3.640 o 4.490 milímetros. Las TGE se pueden equipar con neumáticos Super Single.



Se mantiene la altura de acceso, aunque es posible elevar la altura de marcha del vehículo en 30 milímetros para ampliar la distancia del suelo en todo momento.

También se mantiene casi en su totalidad la carga útil, ya que el peso del sistema todoterreno es de solo 130 kg.

## Conectividad

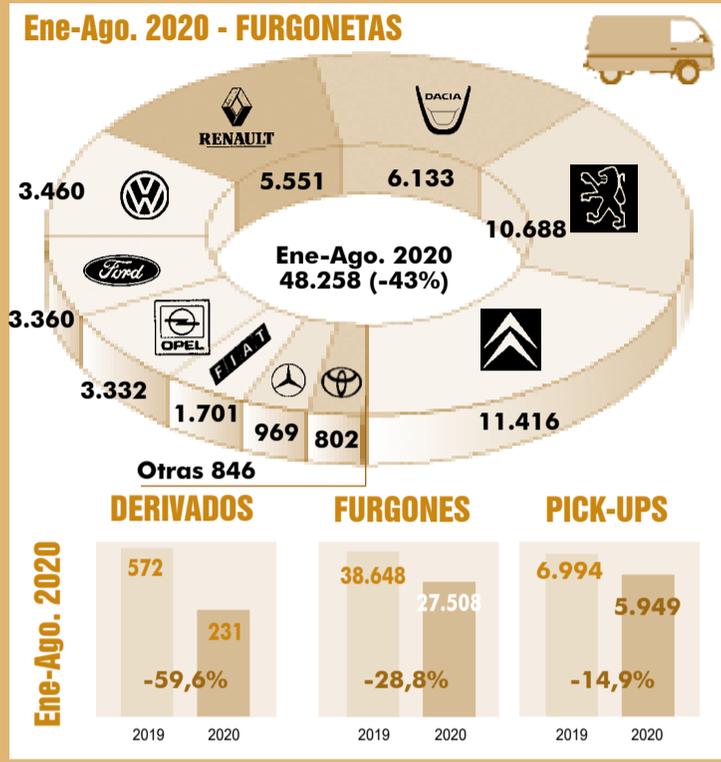
El MAN TGE dará un gran paso en dirección al futuro, con la moderna caja telemática MAN que se instalará, con efecto inmediato, de serie en prácticamente todos los modelos TGE. Entre los nuevos servicios incluidos se encuentran, por ejemplo, la función MAN

Tráfico en vivo, pero también nuevas aplicaciones embarcadas que proporcionan rápidamente información importante para el conductor. Algunas están integradas en la solución de navegación. En breve se sumarán otras, como noticias o previsión meteorológica, así como ofertas digitales de MAN DigitalServices.

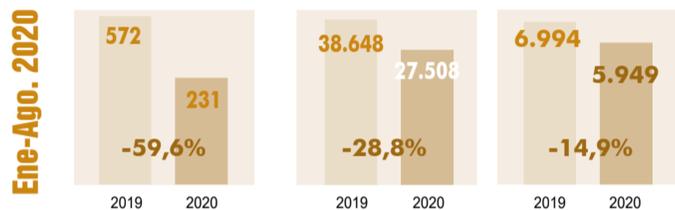
Además, el TGE recibirá una generación totalmente nueva de sistemas de *infotainment* aptos para el funcionamiento *online*. A esto se suma el módulo de tres botones que eleva la seguridad y comodidad del conductor a un nuevo nivel: botón de información, botón de asistencia y botón SOS, en color rojo.

### VEHÍCULOS COMERCIALES

Ene-Ago. 2020 - FURGONETAS



**DERIVADOS**      **FURGONES**      **PICK-UPS**

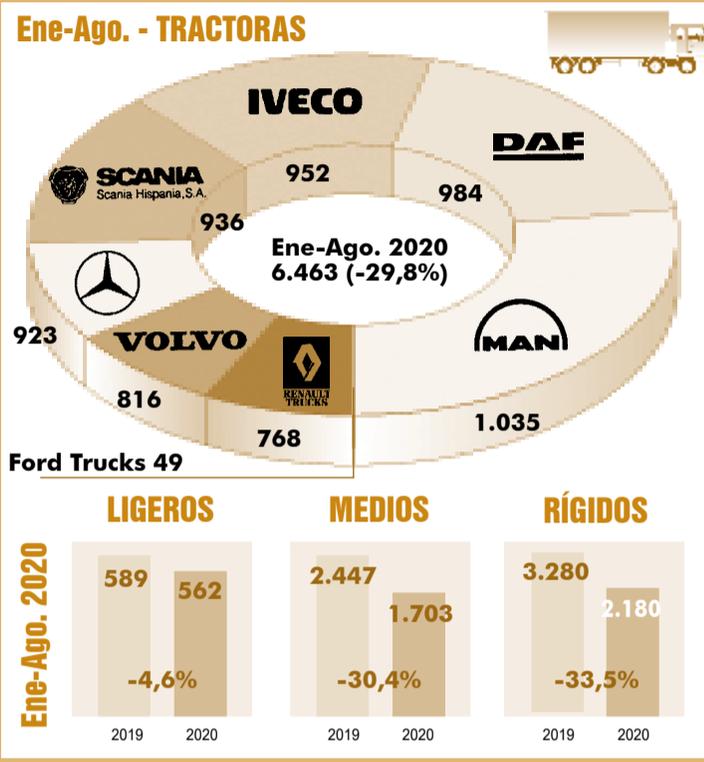


Fuente: ANFAC

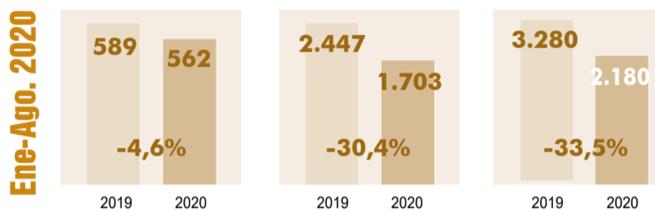
© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### VEHICULOS INDUSTRIALES

Ene-Ago. - TRACTORAS



**LIGEROS**      **MEDIOS**      **RÍGIDOS**



Fuente: ANFAC

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### Que los datos del segmento

de los vehículos comerciales no son buenos es algo evidente. Un descenso acumulado por encima del 37%, una vez computados los ocho primeros meses del año, no deja lugar a dudas. Pero los optimistas pueden agarrarse al dato de agosto, en el que la caída se quedó en un -24%. ¿Inicio de la inflexión?

### Agosto se convierte en el mes

de las estibidad para los industriales, lo que mirando un poco hacia atrás, es una gran noticia. El conjunto del sector solo perdió un 2,1% con respecto al mismo mes del año anterior, aunque el acumulado, eso sí, se mantiene en negativo: -29,7%. Lo más positivo es que los camiones ligeros y las tractoras crecieron.

### E.S. MAS BARATAS GASÓLEO A HABITUAL

(Actualización: 29 Septiembre 2020)

LOCALIDAD-E.S.....€/ LITRO

ALAVA	
Vitoria - GM Oil .....	0,889
ALBACETE	
Tarazona Mancha - La Gaviota.....	0,869
ALICANTE	
Alicante - Petroprix .....	0,799
ALMERÍA	
Vicar - Coop. Santa María .....	0,827
ASTURIAS	
Gijón - Innogás .....	0,954
ÁVILA	
Ávila - Petroprix .....	0,859
BADAJOS	
Badajoz - Saras .....	0,829
BALEARS, ILLES	
Maó - GM Oil.....	0,969
BARCELONA	
S. Cugat Vallés - Meroil .....	0,859
BURGOS	
Villarcarayo - ES Rivera.....	0,866
CÁCERES	
Coría - Copal.....	0,908
CÁDIZ	
Puerto Sª. María - GM Oil.....	0,879
CANTABRIA	
Santander - Beroil.....	0,879
CASTELLÓN	
Castellón - GM Oil .....	0,869
CIUDAD REAL	
La Solana - Plenoil.....	0,867
CÓRDOBA	
Montemayor - JC.....	0,859
CORUÑA, A	
A Coruña - Carbugal.....	0,909
CUENCA	
Iniesta - (ninguno).....	0,888
GIRONA	
Girona - GM Oil .....	0,869
GRANADA	
Armillá - Granasol.....	0,929
GUADALAJARA	
Guadalajara - Petroguada .....	0,897
GUIPÚZCOA / GIPUZKOA	
Lezo - Merkaoil .....	0,909
HUELVA	
Rociana Condado - SAT Condado ...	0,887
HUESCA	
Peñalba - Coop. La Valcuerna.....	0,873
JÁEN	
Torredelcampo - Oleocampo .....	0,897
LEÓN	
Villaquejida - Teo.....	0,930
LLEIDA	
Ivars d'Urgell - Coop. Ivars .....	0,862
LUGO	
Villalba - Plenoil .....	0,867
MADRID	
Fuenlabrada - CCA.....	0,855
MÁLAGA	
Vélez Málaga - Petroprix .....	0,899
MURCIA	
Murcia - Plenoil .....	0,809
NAVARRA	
Tudela - ES Bardenas .....	0,875
OURENSE	
Pereiro Aguiar - JL e Hijos .....	0,957
PALENCIA	
Palencia - GasExpress .....	0,879
PONTEVEDRA	
Paradela - CRP .....	0,929
RIOJA, LA	
Agoncillo - Royo.....	0,835
SALAMANCA	
Carbajosa Sagrada - GM Oil .....	0,869
SEGOVIA	
Cantalejo - G. Cantalejo .....	0,899
SEVILLA	
Alcalá Guadaíra - Cepsa .....	0,895
SORIA	
Arcos Jalón - GHC Soria .....	0,869
TARRAGONA	
Reus - GM Oil.....	0,869
TERUEL	
Cella - Subigás .....	0,856
TOLEDO	
Ocaña - V.O.....	0,929
VALENCIA	
Ontinyent - Gasolwin .....	0,866
VALLADOLID	
Castrejón Trabancos - Servicocetra..	0,949
VIZCAYA / BIZKAIA	
Durango - Alcampo.....	0,906
ZAMORA	
Villalpando - Agrinza.....	0,870
ZARAGOZA	
Garrapinillos - Family Energy .....	0,879

Fuente: Mto. Fomento © NEXOTRANS

### AUTORIZACIONES SERVICIO PÚBLICO

01-09-2020

PESADOS



Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### AUTORIZACIONES SERVICIO PÚBLICO

01-09-2020

LIGEROS



Fuente: Ministerio de Fomento

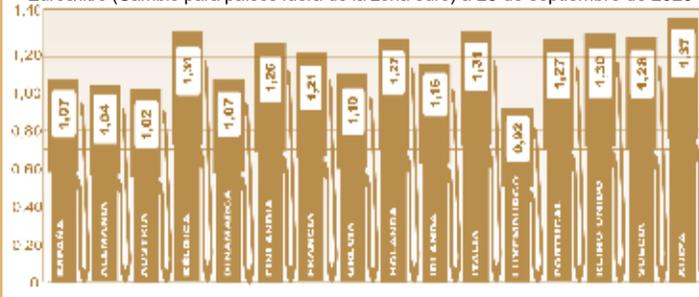
© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### Solo el número de empresas

de transporte ligero consigue incrementar su volumen a fecha 1 de septiembre, en un cuantía considerable (casi medio millar). Por contra, ni las de pesado ni las tarjetas de transporte, en ninguno de sus dos segmentos, pueden decir lo mismo. Una tendencia lógica, dadas las circunstancias que general el virus.

### PRECIO INTERNACIONAL DEL GASÓLEO

Euros/litro (Cambio para países fuera de la zona euro) a 28 de septiembre de 2020



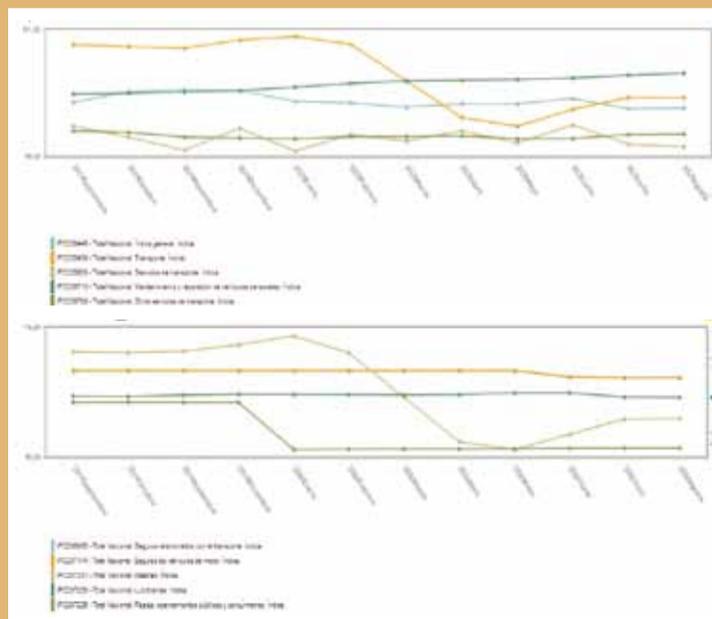
Fuente: IRU

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### El petróleo se mantiene muy estable,

pero la evolución de los precios en Europa no. El único país donde sube es Finlandia, mientras que en el resto desciende, lo que hace caer la media tres céntimos en este mes, hasta 1,185 céntimos/litro. Sin embargo, en España se mantiene.

### INDICE DE PRECIOS AL CONSUMO



Fuente: INE

Base: 2016

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

**Transhoróscopo**

**ARIES**  
21 de marzo - 20 de abril  
Harás mal en dejarte llevar por la primera impresión y quejarte de un compañero, porque seguramente seas injusto.

**TAURO**  
21 de abril - 20 de mayo  
Semana muy productiva para los contactos profesionales, y que tendrá un feliz reflejo sobre tu agenda de trabajo.

**GEMINIS**  
21 mayo - 21 de junio  
Cuenta hasta diez antes de comprometerte con un pago, encontrarás opciones más interesantes si buscas mejor.

**CÁNCER**  
22 de junio - 22 de julio  
Tendrás que estar muy pendiente de los asuntos domésticos, lo que te obligará a distraerte más de lo habitual.

**LEO**  
23 de julio - 23 de agosto  
Muchas posibilidades de impulso anímico gracias al apoyo de los tuyos, que te resultará más que necesario.

**VIRGO**  
24 de agosto - 22 de sepbre.  
Quizás no has cumplido alguna expectativa laboral, pero no debes en ningún caso bajar el listón o exigirte menos.

**LIBRA**  
23 septbre. - 22 octubre  
Te costará, pero harás bien en pedir perdón si la situación lo requiere. Tu conciencia te lo agradecerá notablemente.

**ESCORPIO**  
23 octubre - 22 novbre.  
Sientes necesidad de renovación, lo que posiblemente se traduzca en ciertos cambios en el hogar o en el vestuario.

**SAGITARIO**  
23 de nov. - 21 de dicbre.  
Niveles razonables de discusión pueden ser positivos, e incluso en algún caso te servirán para sacar utilidad práctica.

**CAPRICORNIO**  
22 de dicbre. - 20 de enero  
No deberías ser tan estricto en alguna de tus opiniones. Muy al contrario, la flexibilidad será tu mejor aliada.

**ACUARIO**  
21 de enero - 19 de febrero  
Tu lado más amable será el protagonista, algo que sobre todo agradecerán los que te rodean. Mala suerte en el azar.

**PISCIS**  
20 de febrero - 20 de marzo  
Momento revuelto en la agencia, del que quizás puedas sacar algún provecho si mantienes la firmeza de tus valores.

**Jornada**

**Seminario presencial**

*Título: La movilidad en logística y el transporte*  
*Cuándo: 15 de octubre*  
*Dónde: Coslada (Madrid)*  
*Organiza: Uno*

La Organización Empresarial de Logística y Transporte, Uno, ha organizado para el próximo día 15 de octubre, en CEXCO, Centro de Excelencia Empresarial de Coslada (Madrid), el seminario 'La movilidad en logística y transporte', que analizará la problemática que afecta a la distribución urbana de mercancías e intentará detectar posibles vías para su optimización.



**Formación**

**Transporte en túneles**

*Título: Smart Tunnel, Sistemas Inteligentes de Transporte en Túneles.*  
*Modalidad: Online*  
*Cuándo: 15 octubre - 30 noviembre*  
*Organiza: ITS España*

ITS España llevará a cabo un curso *online* sobre Smart Tunnel, Sistemas Inteligentes de Transporte en Túneles, que estará disponible del 15 de octubre al 30 de noviembre. Se tratarán nueve temas desarrollados por diversos expertos, que mostrarán aspectos como la seguridad en los túneles, la gestión inteligente, innovación y tendencias, y especificaciones de equipos y sistemas.



**Evento**

**La tecnología en la logística**

*Título: Barcelona New Economy Week (BNEW)*  
*Cuándo: del 6 al 9 de octubre*  
*Dónde: Barcelona*  
*Organiza: Consorci Zona Franca*

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona organiza del 6 al 9 de octubre Barcelona New Economy Week (BNEW), un encuentro, tanto físico como *online*, en el que se profundizará sobre el cambio de paradigma económico que ofrecen las nuevas tecnologías para ayudar a reactivar la economía. El evento engloba cinco sectores, uno de ellos el de la logística.



# Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

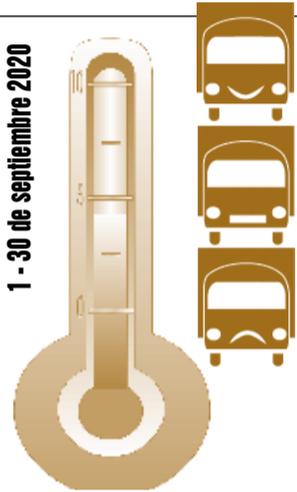
**Nexopublic**  
CONSULTING  
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

- N Evaluaciones de Calidad.**
- N Estudios de Mercado.**
- N Estudios Estratégicos.**
- N Autodiagnósticos de Empresa.**
- N Análisis Sectoriales.**
- N Desarrollos en Internet.**
- N Fusiones y Adquisiciones.**
- N Búsqueda de socios financieros.**

**De Profesional a Profesional**

✉ Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a [direccion-tecnica@nexopublic.net](mailto:direccion-tecnica@nexopublic.net)

1-30 de septiembre 2020



## RESULTADOS

### ▲ Evolución

#### Aluvión de novedades

La llegada del otoño, sobre todo en los años pares, en los que 'toca' celebrar la IAA de Hannover, genera una gran cantidad de novedades, tanto de producto como de servicio, en el Sector. Y este año no ha sido distinto, a pesar de la cancelación del certamen. Todos los que pensaban asistir como expositores han presentado virtualmente esas 'premieres', centradas sobre todo en la reducción de emisiones contaminantes, gracias al uso de diferentes combustibles y energías.

COYUNTURA / La ratio de pesados sube hasta 3,53 y la de ligeros baja a 1,52

## El repunte de la pandemia no permite evitar la incertidumbre

Esperábamos afrontar el otoño desde otra perspectiva, pero la realidad es que la pandemia está repuntando y eso impide la toma de decisiones a medio plazo. En este escenario,

es destacable que el precio del combustible en España no siga la tendencia europea a la baja, porque que las matriculaciones sean escasas y las empresas no crezcan, es lógico.

## En Ruta



### Ante el Paquete de Movilidad

Adina Valean

**L**AS MEJORAS sociales del paquete de movilidad son importantes y, con este fin, acojo con satisfacción el voto del Parlamento.

La Comisión lamenta que el nuevo conjunto de normas incluya elementos que posiblemente no estén en consonancia con las ambiciones del Pacto Verde Europeo y el respaldo del Consejo Europeo al objetivo de lograr una UE climáticamente neutra para 2050.

Se trata de la devolución obligatoria del vehículo al Estado miembro de establecimiento cada ocho semanas y las restricciones impuestas a las operaciones de transporte combinado. Estas medidas no formaban parte de las propuestas de la Comisión adoptadas el 31 de mayo de 2017 y no han sido objeto de una evaluación de impacto. La obligación de devolución del camión puede generar ineficiencias en el sistema de transporte y un aumento de emisiones innecesarias, contaminación y congestión, mientras que las restricciones al transporte combinado podrían disminuir su efectividad para apoyar operaciones de carga multimodal.

Actualmente estamos evaluando el impacto esperado de estos dos aspectos en el clima, el medio ambiente y el funcionamiento del mercado único, y estamos recopilando toda la información necesaria. Aliento al Sector y a las autoridades nacionales a apoyar este trabajo proporcionando datos relevantes para la evaluación.

Tendremos listas las conclusiones de los estudios antes de que finalice este año.

Adina Valean es la responsable de Transportes de la Comisión Europea

## INDICADORES NEXOTRANS DE COYUNTURA DEL SECTOR

### PRECIO DEL GASÓLEO



Aunque el petróleo se mantiene muy estable y el precio del gasóleo en Europa descende, en España no varía.

### EMPRESAS



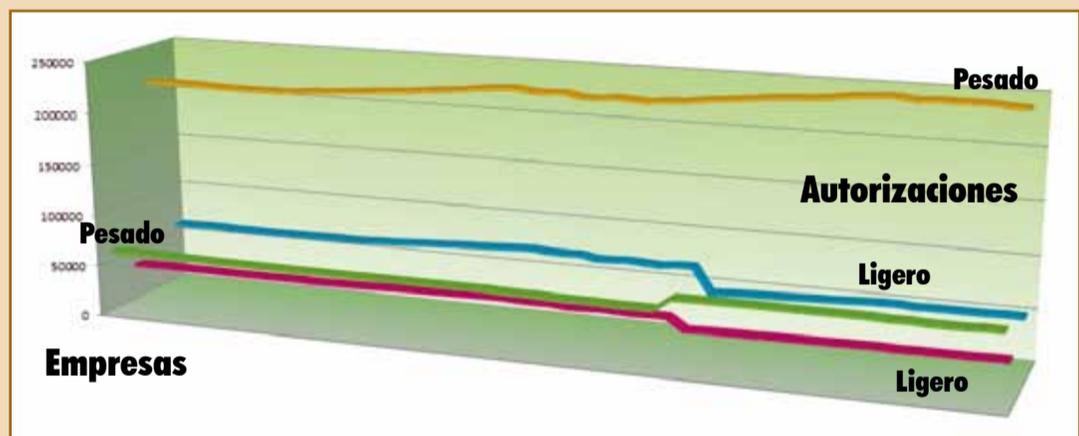
Luces y sombras. En el segmento pesado se aprecia un cierto descenso, compensado en el ámbito ligero.

### MATRICULACIONES



Aunque julio podía parecer un cierto rayo de esperanza, el dato de agosto no deja lugar al optimismo.

### EMPRESAS Y AUTORIZACIONES. 2016-2020



Base 100 = 2006

Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

### ▲ Ascenso

#### Merecida jubilación



Stefan Buchner

Por todo lo alto. Así se ha jubilado, después de 36 años en el Grupo Daimler, el que era miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck AG y director de Mercedes-Benz Trucks. Y es que ha sido el encargado de presentar las múltiples novedades de la marca.

### ▼ Descenso

#### Dimisión confusa



Trevor Milton

Bajan revueltas las aguas en Nikola. El fabricante de camiones de cero emisiones, que cuenta con acuerdos de colaboración con Iveco y con General Motors para desarrollar sus productos, ha visto como su presidente y fundador ha tenido que dimitir ante la acusación de presunto fraude.



## PREVISIONES

# NEXOTUR

## Edición Especial

1.200 noticias, 300 opiniones, 700 imágenes más de 20 años en 150 páginas

PVP: 15€ (+ gastos de envío) | Formalice su pedido al email: [Suscripciones@Nexotur.com](mailto:Suscripciones@Nexotur.com) o al teléfono: 91 369 41 00

