

RAFAEL
BARBADILLO

500 felicidades

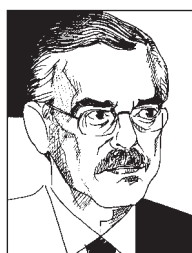
PÁG. 2 / El presidente agradece la labor de NEXOTRANS.



GREGORIO
SERRANO

Edad para el carnet

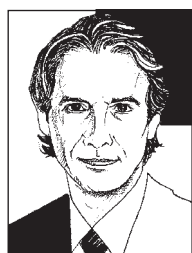
PÁG. 5 / Se podrán llevar eléctricos de 4,2 toneladas con permiso B.



JULIO
VILLAESCUSA

'Gasóleo' para ligeros

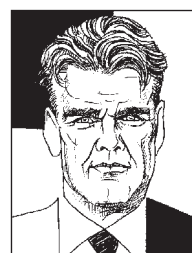
PÁG. 5 / Fenadismer solicita que se amplíe la devolución.



ÍÑIGO
DE LA SERNA

Plan de Inspección

PÁG. 7 / Se han recaudado 87 millones el año pasado.



JOACHIM
DREES

Emisiones de CO2

PÁG. 9 / Acea considera un poco elevada la pretensión.

Sigue sin haber acuerdo entre Sector y cargadores

El pasado 9 de mayo se celebró en el Ministerio de Fomento una nueva reunión entre las asociaciones de cargadores (Aecoc, Aeutransmer y Transprime) y las del Comité Nacional de Transporte por Carretera, pero sin alcanzarse acuerdos.

Novedades



Urbanos Scania

El fabricante sueco completa la renovación de gama. / Pág. 13-14



Ligero: Combo / Pág. 15
Remolque: Krone / Pág. 17

INDUSTRIA AUXILIAR / Pág. 16

Nexotrans.com

Más información sobre el boletín electrónico y la suscripción gratuita en www.nexotrans.com.

Además de las divergencias por las 44 toneladas, las asociaciones de transportistas condicionan cualquier posibilidad de negociación a que se garantice el cumplimiento de la actual normativa sectorial, ya que a su juicio se producen importantes grados de incumplimiento: plazos máximos de pago y tiempos de espera, carga y descarga, revisión de precios... **Panorama / Pág. 5**



Irizar llega a las mercancías

Irizar acaba de inaugurar oficialmente de su planta de electromovilidad, situada en Aduna (Gipúzcoa), que ya lleva trabajando

unos meses. El evento contó con 500 invitados, y sirvió para conocer el ieTruck, su primer camión eléctrico. **Panorama / Pág. 6**

Volvo amplía su gama eléctrica

El fabricante presenta en exclusiva el FE Electric en la ciudad de Hamburgo

La fabricante sueca Volvo Trucks da un paso más en la electrificación de su gama de producto, tras anunciar que en el año 2025 la mitad de todos sus coches serían eléctricos, iniciativa que también se extiende a su gama de industriales pesados. El FE Electric, presentado hace unos días con la presencia de NEXOTRANS, empezará a operar en Hamburgo (Alemania) a finales de este año o principios del siguiente, mientras que el FL eléctrico lo hará en Gotemburgo (Suecia) este mismo otoño. **Dossier / Pág. 19**



iDealer y MasterDriver, las apuestas de MAN para crecer

Forman parte de MAN TransForma, su plan de formación

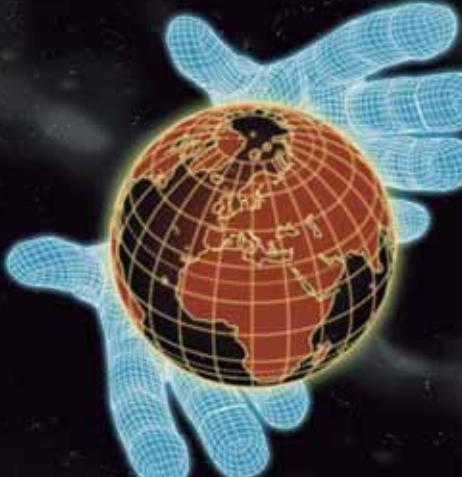
"MAN TransForma es una visión global del proceso de la venta. Lo que valía hace 10 años ya no sirve ahora, ya que los tiempos han cambiado. Por eso, queremos darle al vendedor herramientas y conocimientos útiles, sencillos y que aporten valor a su proceso de venta", declaró Jaime Baquedano, director de Camiones de MAN Truck & Bus Iberia, durante la jornada TransForma. **Dossier / Pág. 12**

Esta Semana

Leciñena anuncia su llegada al bus

En breve, presentará su nueva división Lecibus. / Pág. 9

Opinión / Editorial / Tribuna 2-3
De frente: 'Control de la carga' 4
Panorama / Actualidad 5-11
Logística 21-24
Innovación: 'Volvo Trucks y Cars' 27
Coyuntura 30





Date de alta en Nexotrans.com

Diario online del Transporte

... y recíbelo cada mañana
en tu email



Tribuna del Transporte



El transporte de mercancías en España

Rafael Barbadillo

CON OCASIÓN del quingentésimo número de NEXO-TRANS, es imprescindible recordar la relevancia en España del Sector del Transporte como uno de los sectores estratégicos de mayor relevancia económica de nuestro país. De acuerdo con los últimos datos disponibles, en términos de Valor Añadido Bruto, la contribución del Sector a la riqueza nacional se sitúa en el 4,9% en el año 2016. Según el Directorio Central de Empresas (DIRCE), contaba en 2017 con 194.463 empresas, el 5,9% del total en España que, conforme a la EPA del primer trimestre del año 2018, ocupaba a 958.500 personas, el 5,1% del total de ocupados en la economía.

Concretamente en términos de toneladas de mercancías, el transporte español por carretera, ferrocarril, mar y aire sumó más de 2.858 millones de toneladas transportadas en 2017 (datos del Ministerio de Fomento), de las cuales más de 1.409 millones de toneladas correspondieron al transporte por carretera, casi la mitad del total. No obstante, en comparación con los niveles previos a la crisis, las cifras de 2017 se corresponden todavía con menos del 60% de la correspondiente a 2007.

En términos similares, el transporte de mercancías por ferrocarril alcanza aún un tonelaje de menos del 70% de su nivel más alto en 2006. Por el contrario, los tonelajes del transporte marítimo y aéreo han crecido considerablemente en los últimos 10 años, superando con creces sus cifras previas a la crisis, en un 110% el marítimo y 150% el aéreo.

Las cifras anteriores, combinadas con el creciente esfuerzo inversor realizado por el Sector desde el año 2014, así como la recuperación económica nacional y europea, ponen de manifiesto la oportunidad de retomar muy especialmente el impulso de la intermodalidad y la unidad de mercado, en el marco de la Estrategia Logística del Ministerio de Fomento, el impulso de proyectos estratégicos transversales, y la planificación de las infraestructuras de transporte bajo una visión global. Este impulso continúa abordándose desde una perspectiva europea.

Así, debe valorarse positivamente el compromiso de la Comisión Europea con la Red Transeuropea de Transportes, ya que propuso recientemente reservar 30.615 millones de euros para su desarrollo en el próximo Marco Financiero Plurianual 2021-2027 de la UE.

También en el ámbito comunitario debe hacerse mención de las importantes propuestas legislativas que se están planteando, y que requieren de la máxima prudencia en la negociación de un acuerdo que equilibre adecuadamente las distintas circunstancias y necesidades de los Estados miembros, preservando la competitividad de este sector. Entre éstas, destaca la particular repercusión para los transportistas españoles de la propuesta reguladora del descanso semanal en cabina.

Es asimismo esencial facilitar a los conductores la vuelta a sus hogares y la provisión de espacios de descanso con condiciones adecuadas de seguridad e higiene.



Es necesario que el Transporte, y su consideración de sector estratégico de la economía, forme parte de la agenda del Gobierno

Para terminar, cabe recordar que la Unión Europea (*Delivering TEN-T*, 28 de noviembre de 2017) y la Asamblea General de Naciones Unidas (*Resolución del 19 de diciembre de 2014*) ya reconocieron al transporte como un ejemplo de motor de la economía, que impulsa y posibilita el proceso de globalización, con un impacto significativo en el desarrollo social y medioambiental.

Por todo ello, es necesario que

el Transporte, y su consideración como sector estratégico de la economía española, forme parte de la agenda de nuestro Gobierno y sea tomado en consideración en las diferentes iniciativas legislativas.

En el desarrollo de esta función, nos alegra poder seguir contando con la esencial labor informativa y comunicativa de NEXOTRANS.

Rafael Barbadillo, presidente del Consejo de Transporte y Logística de **CEOE**.

Columna



La oportunidad para la logística (y II)

Samir Awad

PARA LOS TRANSPORTISTAS, supondría una reducción de costes directos, al tener que realizar menos kilómetros con la carga.

Blockchain permite integrar la información de los productos, de forma que puede ser auditada por aquellos usuarios a los que se quiera dar acceso, a la vez que garantiza que la información no puede ser alterada. Por ejemplo, una forma de generar confianza a los clientes es permitir que tengan a su disposición el historial completo de todos los movimientos de los productos, sabiendo que la información recibida es completamente fidedigna.

Es lo que están haciendo las compañías británicas Provenance (productora de vinos) y Co-operative Food Group (cadena de supermercados), incluyendo Blockchain en sus cadenas de suministro mediante un registro de todo el ciclo de vida de sus productos (desde el productor hasta las estanterías de los comercios), que tiene por objetivo probar la autenticidad y el origen de los mismos.

Este valor añadido genera confianza por parte de los clientes, con la consecuente fidelización de los mismos. En el lado contrario, cabría la posibilidad de permitir que los clientes den su *feedback* sobre los productos recibidos, conectando la información del cliente final, el proveedor y el fabricante.

Por último, citar que Blockchain puede ser la solución para alcanzar dos de los retos de la logística actual gracias a la aplicación de lo que se ha denominado *smartcontracts* (contratos inteligentes): la omnicanalidad y la sincromodalidad.

La omnicanalidad no es más que la adaptación a un nuevo modo de consumo, muy vinculado a la compra por internet, ya que ha supuesto una nueva forma de trabajar en el sector de la distribución con campañas especiales, entregas ultrarápidas y devoluciones. Estas características suponen una gran tensión sobre la cadena de suministro. La aplicación de Blockchain puede ayudar a resolver o, al menos mitigar, algunos de estos problemas, al permitir la interconexión de la información de los diferentes agentes (proveedores, transportistas, comercios, clientes...).

Samir Awad Núñez, miembro de Think Tank Movilidad (sigue en pág 32).

Lapidario

Preston Freight



"Estamos muy satisfechos de la colaboración con VDL en el eTruck"

El presidente de DAF Trucks se mostró muy feliz por los dos últimos años de colaboración con VDL, que concluyen con el eTruck con la cabina del CF y la propulsión e-Power de VDL, pudiendo alcanzar las 40 toneladas gracias a un motor eléctrico de 210 kw, un paquete de baterías de 170 kwh. Más información en la próxima edición impresa de NEXOTRANS.

Retrovisor



Editorial

Tercer paquete de movilidad

LA COMISIÓN JUNKER emprende la tercera y última fase de sus acciones para modernizar el sistema europeo de Transportes. Tras los dos Paquetes de Movilidad presentados en 2017, y que aún están en fase de negociación en las instancias comunitarias, la Comisión Juncker propone ahora una serie de medidas correspondientes a la tercera y última fase a fin de que esto se convierta en una realidad.

La Comisión propone que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas, como sistemas avanzados de frenada de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril o detección de peatones y ciclistas para los camiones. A estos efectos, las iniciativas incluyen una política integrada para el futuro de la seguridad vial, con medidas de seguridad para los vehículos y las infraestructuras; las primeras normas de emisiones de CO2 aplicables a los vehículos pesados; un plan estratégico de acción para el desarrollo y la fabricación de baterías en Europa y una estrategia prospectiva sobre la movilidad conectada y automatizada. Con esta tercera edición de 'Europa en movimiento', la Comisión está a punto de ultimar su ambicioso programa de modernización de la movilidad.

Maroš Šefcovic, vicepresidente y responsable de la Unión de la Energía, ha señalado que "la movilidad está cruzando una nueva frontera tecnológica. Mediante este conjunto definitivo de propuestas en el marco de la Unión de la Energía, ayudaremos a nuestra industria a mantenerse en la cresta de la ola. Mediante la producción a escala de soluciones técnicas, incluidas las baterías sostenibles, y desarrollando las infraestructuras clave, nos aproximaremos también a la consecución del triple cero: emisiones, congestión y accidentes".

Miguel Arias Cañete, comisario responsable de Acción por el Clima y Energía, ha añadido que "todos los sectores deben contribuir a la consecución de nuestros compromisos climáticos asumidos en el marco del Acuerdo de París. Por eso, por primera vez en la historia, proponemos normas de la UE para incrementar la eficiencia del consumo de combustible y reducir las emisiones de los vehículos pesados nuevos. Estas normas representan una oportunidad para que la industria europea consolide su actual liderazgo en tecnologías innovadoras".

Por su parte, Violeta Bulc, comisaria responsable

Europa aborda el futuro del transporte con medidas de seguridad y reducción de emisiones de CO2

de Transportes, recuerda que "el año pasado, la Comisión introdujo iniciativas para abordar los retos del presente y allanar el camino para la movilidad del futuro. Las medidas que se presentan en esta ocasión constituyen un definitivo e importante impulso para que los europeos puedan beneficiarse de un transporte seguro, limpio e inteligente", por lo que invita "a los Estados miembros y al Parlamento a que estén a la altura de estas ambiciones".

También la comisaria responsable de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, Elzbieta Bienkowska, apunta que "el 90% de los accidentes de carretera se deben a un error humano, por lo que las nuevas medidas de seguridad obligatorias que proponemos reducirán el número de accidentes y allanarán el camino hacia un futuro sin conductores, con una conducción conectada y automatizada".

La Comisión está ayudando a los Estados miembros a identificar sistemáticamente los tramos de carretera peligrosos y a orientar mejor las inversiones. Estas dos medidas podrían salvar hasta 10.500 vidas y evitar cerca de 60.000 heridos graves entre 2020 y 2030, contribuyendo así al objetivo a largo plazo de la UE de acercarse a cero víctimas mortales y heridos graves de aquí a 2050.

El organismo, mediante la introducción de las primeras normas de la historia sobre emisiones de CO2 aplicables a los vehículos pesados, completa su programa en aras de un sistema de movilidad con bajas emisiones. En 2025, las emisiones medias de CO2 de los camiones nuevos tendrán que ser un 15% más bajas que en 2019. Para 2030, se propone un objetivo de reducción indicativo de, como mínimo, un 30% con respecto a 2019. Estos objetivos son coherentes con los compromisos contraídos por la UE en el marco del Acuerdo de París y permitirán a los transportistas (en su mayoría pymes) obtener un ahorro significativo gracias a la reducción en el consumo de combustible (25.000 euros en cinco años). A fin de permitir nuevas reducciones de las emisiones de CO2, la Comisión está facilitando un diseño más aerodinámico de los camiones y mejorando el etiquetado de los neumáticos. Además, la Comisión presenta un plan de acción integral para las baterías que contribuirá a crear en Europa un 'ecosistema' de baterías competitivo y sostenible.

Ya solo falta que se concrete el debate. 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 Alías**

REDACTORES Y COLABORADORES
Guillermo Mieres | Eduardo Santamaría | Miguel Praga | Marga González | Germán Ruiz Paula Vacas | Esteban Pina | Pablo García-Diego | Ignacio Samper | Enric Arenós

NEXO
editores s.a.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

✉ Lope de Vega, 13. Barrio de Las Letras 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 S.L. (Grupo NEXO)
SALONES TURNEXO Y FACTURACIÓN: María José González | ADMINISTRACIÓN Y CONTROL: Jorge de Jorge
SUSCRIPTORES: Mar Fernández | ATENCIÓN AL CLIENTE: Mercedes León | EVENTOS: M^a. 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) | Gráficas de Prensa Diaria (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

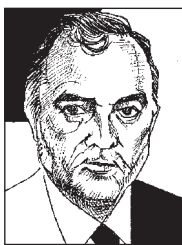
¡500 ediciones!

ESCRIBIENDO LA HISTORIA DEL SECTOR. NEXOTRANS alcanza hoy su edición número 500 *haciendo historia*, la Historia del Transporte nacional de mercancías por carretera. Son medio millar de razones para proyectarse hacia el futuro. Conscientes de que lo importante es el contenido, sea cual fuere el medio utilizado, en el Grupo NEXO apostamos, hoy más que nunca, por la información útil y rigurosa, como instrumento de trabajo para nuestro lector. Y lo hacemos manteniendo la periodicidad quincenal de NEXOTRANS al tiempo de potenciar el diario *online* en Internet, asegurando la mejor información para el profesional, quien es y será siempre quien forme nuestro público objetivo. NEXOTRANS apostó desde el principio por el profesional de la carretera, y jamás ha flaqueado en la defensa del Sector. El Periódico NEXOTRANS y el Digital diario Nexotrans.com, enseñan de la Plataforma de Información sobre Transporte del Grupo NEXO, se mantienen fieles a la puntual cita con sus lectores, a los que queremos agradecer la confianza que han depositado en nosotros durante todo este viaje, del que nunca volvemos en vacío, así como a empresas, asociaciones, fabricantes, proveedores y Administraciones que nos permiten seguir informando de la mejor manera posible.

Personaje de la Semana

José Manuel Orcasitas

El consejero delegado del Grupo Irizar, junto con Héctor Olabe, director de Irizar e-mobility, ejerció de maestro de ceremonias en la inauguración oficial de la nueva planta de Aduna, en la que el grupo concentra toda su actividad de electromovilidad. Además del ieBus y el ieTram, salen de Aduna las baterías, los motores, los componentes y las estaciones de carga, hasta la fecha



dirigidas en exclusiva al transporte de viajeros. Pero el evento guardaba una sorpresa: el ieTruck, primera incursión de la marca, que acumula más de 125 años de historia, en el segmento de mercancías. Será el año que viene cuando comiencen las primeras pruebas con este camión eléctrico, diseñado para todas las aplicaciones de ámbito urbano, con un chasis adaptable a múltiples carrocerías.

Tras más de 125 años de historia en el segmento de viajeros, el Grupo Irizar da el salto al transporte de mercancías con un camión eléctrico que cuenta con el 100% de tecnología propia

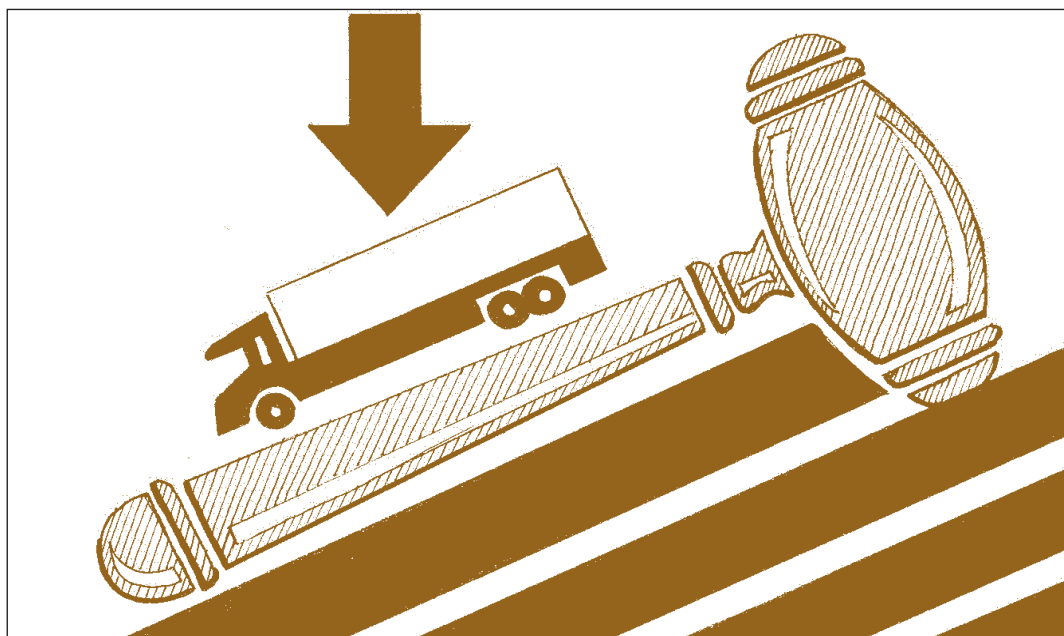
Marchatrás

Repunte de la morosidad

LA MOROSIDAD EN EL SECTOR del transporte por carretera es una lacra que no parece tener solución, al menos a corto plazo. Los resultados del Observatorio permanente de la Morosidad y los pagos en el transporte por carretera, en el que toma parte Fenadismer desde su creación en 2012, van fluctuando mes a mes, pero siempre en unos baremos muy lejanos a la legalidad. Así, en relación a la encuesta llevada a cabo en el mes de abril, los resultados obtenidos muestran que el 61% de los pagos que se realizan a las empresas transportistas por parte de sus clientes incumplen la legislación vigente en materia de morosidad, al superar el plazo máximo de 60 días a contar desde la realización del servicio, habiéndose producido un importante incremento respecto al mes anterior en el grado de incumplimiento de los plazos de pago, ya que se situó en 84 días de media en abril, frente a los 79 días de media en marzo. Durante el año 2017, el plazo medio de pago anual se situó en 86 días de media. Por otro lado, también se constata que el medio de pago preferido por los clientes de los transportistas es en primer lugar el *confirming* (39%), seguido de la transferencia (32%), del pagaré (27%) y el cheque (2%). Se impone la necesidad de medidas concretas y urgentes.

De Frente**¿La norma de sujeción de carga mejorará la seguridad?**

SE HAN CELEBRADO VARIAS jornadas y difundido informaciones sobre sujeción de carga con criterios distintos y, a menudo, contradictorios. El Real Decreto 563/2017 regula las inspecciones en carretera de vehículos comerciales y entrará en vigor el 20 de mayo de 2018. La legislación que afecta a los vehículos no ha cambiado. Las normas relacionadas en el anexo III, sección I, punto 5 del Real Decreto, no son obligatorias en la fabricación y puesta en servicio de vehículos. Lo que sí es obligatorio en la sujeción de la carga son las fuerzas establecidas en el anexo III, punto 1 del Real Decreto: 0,8 veces el peso de la carga en sentido de marcha y 0,5 veces en el resto de sentidos. La Guía Europea de Mejores Prácticas sobre Sujeción de Carga fue publicada por la Comisión Europea como herramienta para asesorar a transportistas y cargadores. Con la entrada en vigor de este Real Decreto, la Guía ha pasado de ser un manual de aplicación en la práctica.

**A favor****Hay que adaptarse a la norma**

EL 7,5% DE las infracciones son por el mal posicionamiento de la carga y por su deficiente sujeción, un dato muy preocupante para Formaster que, además, ha calculado que alrededor del 22% de los camiones que posicionan mal la carga o hacen una sujeción incorrecta de la misma, puede llegar a tener un accidente con víctimas. Sin duda, es una medida tomada para adaptar nuestra legislación sobre seguridad y transporte al resto de paí-



ses de la Unión Europea, y que ayudará a bajar la siniestralidad y mejorar la seguridad en las carreteras. Además, ante los pocos formadores de carga y estiba que hay en nuestro país, Formaster acaba de firmar un convenio con el Instituto Telemático de Seguridad Industrial (ISTI) y ACF-Innove para la formación de formadores en carga y estiba.

Asociación de Empresas Formadoras en Logística, Transporte y Seguridad Vial (Formaster).

En contra**La norma es abusiva**

FENADISMER CONSIDERA abusivo el contenido del Real Decreto en lo que se refiere a la regulación a la que remite para cada uno de los aspectos relativos a la correcta sujeción de la carga (cálculo de las fuerzas de amarre, resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos, elementos de sujeción, cajas móviles y contenedores y otros), ya que se trata de normativas de acceso restringido UNE, ISO y EUMOS, las cuales no pueden consultarse públicamente de forma



gratuita, sino que, para poder obtenerlas, Aenor exige abonar más de 800 euros, estando disponibles algunas sólo en versión inglesa. En todo caso, desde Fenadismar se recomienda a todas las empresas transportistas y sus conductores que realicen una formación básica para conocer las nociones fundamentales sobre la correcta sujeción de la carga de la mercancía.

Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismar).

Análisis**Problema inexistente**

El próximo 20 de mayo, esta nueva ley de estiba pondrá en vigor una normativa que ha generado, como habitualmente en el Sector, profundas controversias. Se debe tener en cuenta que, mientras que en Bélgica, por ejemplo, la sanción más frecuente en el transporte de mercancías peligrosas es la mala estiba, en otros países como España no hay apenas infracciones por este hecho.

El cumplimiento de esta nueva norma será obligatorio, y para comprobar que se acata adecuadamente, se realizarán una serie de inspecciones. La nueva ley de estiba planea comprobar aproximadamente el 5% de los vehículos matriculados en España anualmente. Las inspecciones en carretera se realizarán sin previo aviso y prioritariamente a empresas por su importancia en el transporte de mercancías.

Además, esta norma adquiere una mayor relevancia porque afectará de forma transversal a diversas materias como la prevención de riesgos laborales o la responsabilidad civil, laboral e incluso penal por los daños derivados de una estiba incorrecta que le corresponderán, según los casos, al transportista, al cargador o al expedidor.

Por lo tanto, se recomienda una formación mínima; es suficiente con seguir las recomendaciones de la Guía Europea de Mejores Prácticas sobre Sujeción de Cargas de la Comisión Europea, que se puede descargar gratis en su portal web, y explica detalladamente todo lo que se debe tener en cuenta.

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

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

Nexopublic

CONSULTING

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

Europea obliga a España a rebajar la edad para poder conducir camiones y autobuses

En el Diario Oficial de la Unión Europea del pasado 2 de mayo se ha publicado la nueva Directiva europea 2018/645 por la que se modifican diferentes cuestiones relativas a la formación obligatoria de los conductores profesionales (CAP), y se clarifican las edades mínimas para la obtención de los permisos de conducir para camiones y autobuses. Esto obligará a España a modificar el Reglamento General de Conductores, algo en lo que ya está trabajando la Dirección General de Tráfico para su próxima aprobación, pese a que la Directiva establece un plazo máximo de adaptación de hasta dos años.

De esta forma, España ajustará las edades mínimas exigidas para la conducción de camiones y autobuses a las establecidas desde hace muchos años en la práctica totalidad de los países de la Unión Europea, lo que había resultado una demanda histórica de las asociaciones de transportistas, ya que colocaba a nuestro país en una situación de desventaja frente a otros países en lo relativo al acceso de nuevos profesionales al Sector.

La nueva Directiva europea regula de forma clara las edades mínimas para la obtención de las distintas clases de permisos de conducción, con objeto de solventar las posibles incoherencias que pu-



dieran existir entre la Directiva relativa a la formación de los conductores profesionales (2003/59/CE) y la Directiva sobre el permiso de conducción (2006/126/CE). Así, en su exposición de motivos señala claramente que su objetivo es "garantizar una aplicación armonizada de las edades mínimas a escala de la UE".

Edades mínimas y novedades

De este modo, una vez que sea aprobado en España la edad mínima para las categorías C1 y C1E es de 18 años; para las categorías C, CE, D1 y D1E es de 21 años; y para las categorías D y DE, 24 años. En todo caso, debe recordarse que para la

conducción de dichos vehículos, se deberá obtener asimismo el correspondiente Certificado de Aptitud Profesional (CAP) en su modalidad ordinaria o acelerada, según los casos.

Por otra parte, la nueva Directiva también establece que el permiso de la clase B habilitará para conducir vehículos de transporte de mayor tonelaje al actualmente establecido, siempre que estén propulsados por combustibles alternativos, permitiendo en este caso que la masa máxima autorizada sea superior a 3.500kg pero sin que exceda de 4.250kg. Para ello el titular del permiso B deberá haber obtenido el permiso B al menos dos años antes de conducir este tipo de vehículos.

Nueva reunión entre las asociaciones de empresas cargadoras y de transportistas

El pasado 9 de mayo se celebró en el Ministerio de Fomento una nueva reunión entre las asociaciones representativas de cargadores (Aecoc, Aeutransmer y Transprime) y las asociaciones de transportistas que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera, como continuación de las negociaciones que llevan manteniendo en los dos últimos años para la aprobación de medidas para mejorar la competitividad del Sector.

La última reunión, celebrada el pasado mes de diciembre, concluyó sin acuerdo por el rechazo de las asociaciones de transportistas a negociar la implantación del aumento del tonelaje actual de los vehículos de transporte a 44 toneladas, como así exigen las asociaciones de cargadores para poder apoyar la introducción de otras medidas en el ámbito de la contratación del transporte, fiscalidad, reglamentación sectorial y operatividad del transporte, entre otros.

Sin embargo, las asociaciones de transportistas condicionan cualquier posibilidad de negociación a que se garantice el cumplimiento de la actual normativa sectorial, ya que en la ac-



tualidad se producen importantes grados de incumplimiento, en aspectos tales como los plazos máximos de pago y tiempos de espera, operaciones de carga y descarga de los vehículos, cláusula de revisión de los precios de transporte, retención de las facturas en caso de siniestro, aplicación de la acción directa en caso de impago del transporte y otros.

En su defensa, las asociaciones de cargadores alegan que los posibles incumplimientos en aspectos contractuales tales como los plazos de pago o los bajos precios de los portes no son imputables a ellos si

no a los intervinientes en la cadena de subcontratación a los que acusan de actuar en perjuicio de los transportistas efectivos.

Mecanismos y medidas

Tras un intenso debate entre las partes, se concluye la reunión con el compromiso de las asociaciones de cargadores de elaborar una propuesta de mecanismos y medidas que permitan verificar el grado de cumplimiento de los diferentes ámbitos normativos y regulatorios del Sector, que serán analizados en una próxima reunión.



Fenadismer solicita el gasóleo profesional para el transporte ligero

La previsible declaración de ilegalidad de la actual regulación del impuesto autonómico sobre los carburantes ha obligado al Gobierno a rectificar por segunda vez la normativa reguladora de dicho impuesto autonómico, mediante una propuesta de modificación introducida en la Ley de Presupuestos para 2018, según un comunicado de Fenadismer. Dicha propuesta suprime completamente la capacidad normativa concedida a las Comunidades Autónomas para fijar el tipo impositivo sobre los carburantes.

Ello supondrá, según la Federación, una equiparación en todas las Comunidades Autónomas del importe del impuesto en su nivel máximo, lo que tendrá como consecuencia en la práctica una subida de hasta el 100% del impuesto en algunas regiones, en concreto en las Comunidades autónomas de Castilla y León, Cantabria, País Vasco, La Rioja, Navarra, Madrid, Aragón

y Extremadura, que verán incrementada de forma importante la fiscalidad de los carburantes repostados en dichas regiones: en total hasta 4,8 céntimos por litro.

En lo que se refiere al Sector del transporte por carretera, dicha subida del impuesto de hidrocarburos es compensada a una parte del Sector del transporte vía devolución del gasóleo profesional, en concreto a los vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de peso máximo autorizado, autobuses y taxis. En consecuencia, quedan fuera de dicho régimen de devolución los vehículos de transporte de mercancías de menor tonelaje, esto es, los de hasta 7,5 toneladas, mayoritariamente propiedad de transportistas autónomos, los cuales soportarán íntegramente el incremento de la subida del impuesto de hidrocarburos prevista en la Ley de Presupuestos.



El Parlamento europeo propone mayor control de los desplazados

La Comisión de Empleo del Parlamento europeo debatió el pasado jueves 26 de abril sobre el nuevo paquete legislativo de movilidad impulsado por la Comisión Europea el pasado año.

En lo que se refiere al proyecto de modificación de la directiva de trabajadores desplazados, la Comisión apoya el acuerdo alcanzado en el mes de marzo entre el Consejo, la Comisión y el Parlamento Europeo de mantener la vigencia de la actual directiva general sobre salario mínimo al transporte por carretera.

En relación a dicha regulación sectorial, la Comisión de Empleo propone un mayor control al que se recoge en la propuesta promovida por la Comisión Europea, en concreto la aplicación de la regulación del salario mínimo desde el primer día de desplazamiento del conductor, ya sea en transporte de cabotaje o internacional, frente a los tres días de excepción que planteaba la Comisión europea.

Asimismo, en materia de cabotaje, la Comisión de Empleo del Parlamento Europeo propone limitar el período máximo de duración a dos días consecutivos, frente a los cinco días que planteaba la Comisión Europea. Además, como novedad establece la prohibición de volver a realizar nuevo cabotaje hasta transcurridos siete días desde la última operación. En materia de tiempos de conducción y descanso, su posición es favorable a establecer la prohibición expresa del descanso semanal normal en cabina, y rechaza la posibilidad de que el conductor pueda tomar dos descansos semanales reducidos, en contra de lo que proponía la Comisión Europea.

No obstante, la posición final del Parlamento Europeo en relación a dichos proyectos legislativos será adoptada en la Comisión de Transportes a finales de mayo, para lo que se tendrá en cuenta la posición adoptada por la Comisión de Empleo.



Irizar inaugura su planta de electromovilidad con un inquilino de excepción: el nuevo ieTruck

El fabricante de autobuses y autocares da el salto al segmento de mercancías con un vehículo que estará listo en 2019

El pasado día 11, Irizar celebró la ceremonia de inauguración oficial de su planta de electromovilidad, situada en Aduna (cerca de San Sebastián),

que ya lleva trabajando unos meses. El evento contó con 500 invitados, y sirvió para que el Grupo adelantara una primicia de gran calado: el ieTruck,

un camión eléctrico que será la primera incursión de Irizar en el segmento de mercancías y que tiene previsto su lanzamiento el año que viene.

Una inversión de 75 millones de euros tiene la culpa de esta moderna instalación, que cuenta con 18.000 metros cuadrados sobre una superficie de 37.000; la factoría se dedica a todo lo relacionado con la electromovilidad, desde la producción de vehículos (ieBus, ieTram y el mencionado ieTruck), hasta el desarrollo de componentes, baterías y sistemas de recarga. Incluso cuenta con un circuito interno para realizar test dinámicos.

En la actualidad, está produciendo una unidad cada dos días, según el director de Irizar e-mobility, Héctor Olabe, aunque a partir de septiembre iniciará el trabajo al ritmo de uno diario para cubrir la creciente demanda. La capacidad de la planta, que ya tiene reservado el espacio para la construcción de los camiones eléctricos, es de 1.000 unidades anuales.

Declaraciones

Olabe destacó que la planta de Aduna "se ha concebido como un espacio ecológico y sostenible, con gran iluminación y pensando en la comodidad para todos sus empleados", 150 en la actualidad que serán 200 antes de que acabe el año y alrededor de 500 en cinco años. Incorpora elementos innovadores, cubiertas de láminas fijadas por inducción, iluminación Led exterior e interior, control centralizado de todas las instalaciones... Todo ello ha permitido la obtención del certificado de eficiencia energética tipo A, el de máximo nivel a nivel europeo en la actualidad.

Por su parte, José Manuel Orca-



Vista panorámica de la fábrica de Aduna.

sitas, CEO del Grupo, repasó las cifras del ejercicio 2017, con una facturación de 620 millones de euros, y las previsiones para 2018, año en el que espera superar los 700, gracias al aumento de la demanda (superando los 500 vehículos integrales) y al desarrollo de las siete empresas que componen el Grupo Irizar, que suman 13 plantas productivas, un centro de I+D y 3.300 personas en plantilla.

"Marca, tecnología y sostenibilidad es el lema que nos ha caracterizado en los últimos años", según Orcasitas, quien repasó la actividad del Grupo en las áreas de

transporte de pasajeros, electromovilidad, electrónica (de potencias y de circuitos), energías, motores eléctricos (no solo para autobuses) y conectividad. "El objetivo es que todos nuestros productos sean 100% Irizar, con nuestra tecnología", adelantando que Masats está a punto de entrar en el negocio de las puertas para andenes, y que Creatio está inmerso en tres proyectos de conducción autónoma, almacenamiento de energía y nuevos paquetes híbridos, eficiencia electrónica y conectividad bigdata. "Queremos que nuestros clientes confíen en proyectos só-

lidos", acompañándole en todo el proceso con soluciones de movilidad, incluido el mantenimiento tanto de los vehículos como de la infraestructura.

La tecnología modular y la sinergia en los componentes permite a Irizar fabricar autobuses urbanos eléctricos en esta planta, tanto ieBus, como ieTram. El ieBus ya circula por 10 ciudades europeas en versiones de 10,8, 12 y 18 metros, con capacidad de trabajo en jornadas de hasta 16 horas y una autonomía de hasta 220 km. Por su parte, el ieTram cuenta con la misma tecnología 100% Irizar que el

ieBus, pero con un diseño delantero y trasero propio, retrovisores con cámaras, capacidad hasta 155 pasajeros, interior agradable y luminoso, y posibilidad de montar hasta ocho puertas en su versión articulada, aunque también está disponible en 12 metros.

ieTruck

Y también esos componentes son compartidos por el ieTruck, un vehículo de ocho metros con motor eléctrico y baterías de ion-litio, en configuración 6x2 inicialmente, que admite múltiples configuraciones y hasta 18 toneladas. Las primeras dos unidades, que ya están en producción, se destinarán a la recogida de residuos urbanos.

Para ampliar su rango de autonomía, pensando en operaciones suburbanas, Irizar puede dotar al camión de depósitos de GNC. También es opcional la estrategia de almacenamiento de energía, con posibilidad de cargas lentas, cargas por pantógrafo o el mencionado GNC. Compartirá el mismo chasis para todas las aplicaciones, destacando por la gran amplitud de visión del puesto de conducción, el acceso rebajado a la cabina y su capacidad de hasta cuatro personas, así como los múltiples sistemas de seguridad (aviso abandono de carril, frenada de emergencia...).

Los responsables de Irizar mencionaron que tienen toda la producción de Aduna vendida para este 2018, y que en breve se inaugurará la filial en Benelux, con sede en Luxemburgo.

Defensa decide ampliar su colaboración con Gil Stauffer

El Ministerio de Defensa ha renovado hasta marzo de 2019 el contrato para realizar todas las mudanzas nacionales.

El 1 de agosto de 2014, la Junta de Contratación del Ministerio de Defensa formalizó el Acuerdo Marco de servicios de transporte de mobiliario y enseres en territorio nacional para el Ministerio de Defensa y sus Organismos Autónomos con Gil Stauffer. Desde entonces, el contrato se ha renovado sucesivamente.

El operador, que en el presente ejercicio cumple 113 años, es una marca que fue creada en 1905 para ofrecer servicios de guardamuebles y mudanzas en territorio español. La compañía fue, poco a

poco, expandiéndose y se ha convertido también en líder del mercado de mudanzas internacionales y servicios de relocalización.

Previsiones acertadas

Las previsiones en positivo se venían vislumbrando desde hace algunos meses y así se venía a constatar en los designios que se dibujaban respecto al mercado inmobiliario en el certamen de presentación del portal preciosdevivienda.es. También podría estar relacionado este resultado con los aspectos positivos sobre la economía de nuestro país, que fueron señalados en el evento 'España, país para invertir'.

La Inspección de Transporte recauda más de 87 millones de euros en 2017

El pasado 8 de mayo se han presentado en el Ministerio de Fomento los resultados del Plan Nacional de Inspección del Transporte por Carretera correspondiente a 2017 llevado a cabo tanto por los servicios centrales del Ministerio de Fomento como por las Comunidades Autónomas.

A dicho acto ha asistido la subdirectora general de Inspección del Transporte del Ministerio de Fomento, y los responsables de inspección de Transporte de las Comunidades Autónomas de Madrid y Aragón, así como las principales organizaciones representativas del transporte por carretera.

Según los resultados del Plan de inspección, se han detectado un total de 148.139 infracciones, frente a las 145.409 en 2016. Los expedientes resueltos en 2016 fueron 108.298, mientras que en 2017 han alcanzado la cifra de 106.467. El pasado año se registraron 8.566 infracciones por la carencia de tarjetas de transporte, mientras que 87.842.336 euros ha sido el importe de las sanciones resueltas.

En lo que respecta las infracciones registradas en 2017, las del transporte de mercancías peligrosas



han sido de 2.819; en materia de transporte de mercancías perecederas, 1.185; mientras que las del transporte internacional han llegado a las 1.015 en transporte de mercancías.

En relación con el protocolo de control de empresas españolas deslocalizadas en terceros países que se inició en 2016, se han detectado 20 empresas buzón e inspeccionadas 45 empresas cargadoras. Posteriormente se ha remitido dicha información a la Inspección de Trabajo y a la Agencia Tributaria a efectos de su control laboral y fiscal.

Las empresas que no visaron fueron 1.403 con el resultado de 365 infracciones impuestas. Por otro lado, las campañas de inspección a empresas cargadoras han sido 607 frente a las 745 de 2016; mientras que las campañas de inspección a intermediarios operadores de trans-

porte han sido 760, un 27,2% menos que el año anterior.

Controles

Los controles realizados por la Guardia Civil en carretera han sido 203.072, un 9,15% menos que en 2016. Además, de los vehículos controlados ha disminuido el número de vehículos denunciados, en concreto, 118.861 frente a 117.855. Los controles en puertos han controlado 1.546 vehículos nacionales y 37 vehículos extranjeros, habiéndose impuesto un total de 421 denuncias y 65 inmovilizaciones.

Se ha realizado un control de larga duración sobre las furgonetas en febrero y septiembre, habiéndose inspeccionado un total de 5.894 vehículos, habiéndose impuesto 2.173 denuncias y 171 inmovilizaciones.



COMPLETAMENTE DESINTERESADOS

Aplaza tus pagos hasta
12 meses al 0% de interés*

*Financiación hasta 12 meses sin intereses TIN 0%, TAE 0%. Tipo deudor fijo 0% TAE, 0% intereses. Subvencionados por MAN. Importe mínimo a financiar 250€ y hasta un máximo de 3.000€. Oferta válida exclusivamente para reparaciones que utilicen recambios originales MAN sobre vehículos de la marca MAN en los MAN Truck & Bus Centers/Services adheridos (consultar www.truck.man). Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A. para sociedades y Santander Consumer EFC, S.A. para autónomos.





Mercado de matriculaciones retoma senda de crecimiento

El mes de abril vuelve a retomar la senda de crecimiento que llevaba en el año con 114.264 unidades, con el paréntesis que tuvo la Semana Santa en marzo, que hizo que se trastocaran las cifras que se venían repitiendo los meses anteriores. Han subido todos los canales, pero en especial el de particulares, manteniéndose el de empresas y con un crecimiento moderado el de rent-a-car del 3,3%.

El presidente de Aniacam, Germán López Madrid, ha considerado muy buenas las cifras de este mes, sobre todo por el crecimiento del canal de particulares del 19,1% respecto a abril de 2017, el verdaderamente importante para la salud de las redes de concesionarios, ya que es el canal en el que pueden tener mayores beneficios y es el que representa casi el 100% de su actividad. Por otra parte, "el canal de alquileres no registra un gran crecimiento debido sin duda a que ya se hizo el aprovisionamiento esperado para el año y aún están esperando ver las perspectivas de la

temporada de verano", ha señalado el presidente.

En cuanto al canal de empresas el crecimiento es del 9% con respecto a 2017. Este mes no parece que haya habido automatriculaciones, según el presidente de Aniacam, pues más bien parece que todas las cifras corresponden a compañías que, o bien renuevan su parque, o hacen compras añadidas, dada la buena marcha de la economía en estos momentos. Con todo ello abunda en la idea de que ha sido un buen mes para las redes de concesionarios, porque, seguramente "han sacado el stock que tenían y aun así han hecho nuevas ventas, sin necesidad de tener que automaticular unidades para llegar a los objetivos marcados", ha añadido López Madrid.

Con respecto a Cataluña, López Madrid ha comentado que se han recuperado las ventas a particulares, con un aumento del 18,5% sobre abril de 2017, pero han bajado sensiblemente las ventas a empresas, ya que han tenido una caída del 23,8%.

La industria europea advierte sobre los estándares de CO2 para los camiones

Los camiones representan una quinta parte de estas emisiones en la UE

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (Acea) insta a los responsables a tener en cuenta las complejidades específicas del mercado de vehículos pesados cuando se establecen objetivos.

Esto sucede una semana antes de que la Comisión Europea publique su propuesta de las primeras normas de emisiones de CO2 para vehículos pesados. "A diferencia de los automóviles de pasajeros, los camiones no son bienes de consumo. Son herramientas de trabajo utilizadas por pequeñas y grandes empresas por igual", declaró el secretario general de Acea, Erik Jonnaert. De hecho, "la mayoría de los camiones se fabrican a medida para satisfacer los requisitos de los clientes, que los utilizan para una amplia variedad de trabajos, desde transporte de larga distancia y regional hasta servicios urbanos o municipales".

"En pocas palabras, los camiones no son grandes, entonces, cuando se diseñan estándares de CO2 para vehículos pesados, los políticos no deberían caer en la trampa de simplemente reflejar el enfoque utilizado para los automóviles de pasajeros", explica Jonnaert.

Del mismo modo, algunas



partes interesadas simplifican demasiado el debate al comparar las emisiones de CO2 de los camiones con las de los automóviles por vehículo y no por carga. Aunque los camiones representan una quinta parte de las emisiones de CO2 relacionadas con el transporte de la Unión Europea, son responsables de transportar más del 70% de toda la carga terrestre.

Otras propuestas

Varias partes interesadas también han presentado sus propias propuestas para los niveles de reducción de emisiones de CO2. Sin

embargo, como estas propuestas utilizan marcos de tiempo y líneas de referencia completamente diferentes, no son directamente comparables. "Dadas las diversas condiciones marco detrás de estos diferentes números, debemos tener cuidado de no comparar las manzanas con las peras", concluye Jonnaert.

A partir de 2019, todos los fabricantes de camiones de la UE utilizarán la misma herramienta de cálculo (Vecto) para declarar e informar las emisiones de CO2 de una amplia gama de camiones. Por esta razón, 2019 sería la línea de base más sólida para los objetivos futuros, argumenta la Acea.

Thermo King presenta su nueva gama diseñada para los vehículos eléctricos

Thermo King amplía su cartera de productos con los nuevos modelos de equipos frigoríficos totalmente eléctricos y sin emisiones de la serie B para furgonetas y camiones de pequeño tamaño, diseñados exclusivamente para la distribución urbana y capilar en áreas urbanas restringidas. Ahora, la serie B abarca todos los tipos de aplicaciones, incluidas aquellas para los productos frescos, congelados y calientes, así como las aplicaciones farmacéuticas, gracias a su cualificación relativa a las prácticas correctas de distribución (GDP, Good Distribution Practice). Las directrices sobre las prácticas correctas de distribución garantizan que el alto nivel de calidad de los productos se mantenga durante toda la cadena de distribución.

Las nuevas unidades de la serie B son completamente compatibles con los vehículos totalmente eléctricos y aquellos con un motor de combustión interna, lo cual permite a las empresas de distribución utilizar una flota frigorífica sin emisiones y con un accionamiento totalmente eléctrico. Estas nuevas unidades consumen menos energía, lo que contribuye a obtener una mayor autonomía



de la batería y una mayor flexibilidad en la distribución.

"La serie B se ha diseñado exclusivamente para lograr la máxima eficiencia y mantener los productos perecederos seguros y frescos, que es lo que esperan los clientes de Thermo King", afirmó Pauli Johannesen, vicepresidente y director general de la División de unidades para camión, remolque y autobús de Thermo King en EMEA. "Seguimos demostrando nuestro compromiso climático diseñando soluciones de refrigeración para el transporte sin emisiones y totalmente eléctricas, líderes del sector, lo que también ayuda a nuestros clientes a lograr sus objetivos operativos y en materia de sostenibilidad".

TracKing

Para mejorar adicionalmente la eficiencia operativa en el transporte, la serie B y toda la cartera de unidades para camión accionadas por el motor del vehículo de Thermo King están conectadas mediante el sistema telemático TracKing. Esta conectividad incrementa la eficiencia operativa mediante una visibilidad ininterrumpida las 24 horas del día, los siete días de la semana del vehículo, del rendimiento de la unidad y del estado de la carga. Esto permite a los responsables de las flotas acceder a datos críticos de la unidad mediante un ordenador o un dispositivo móvil para garantizar que la carga se encuentra protegida en todo momento y que la unidad está funcionando con la máxima eficiencia.



Las ventas de semirremolques moderan su caída en abril

Entre enero y abril se han matriculado 4.514 semirremolques, un -1,53%, un resultado negativo con respecto a las registradas en los cuatro primeros meses de 2017. Durante el mes de abril se han comercializado 1.098 unidades en el mercado español, un 18,06% más que en 2017.

Por tipos, el mes se cierra, en comparación con el mes del año anterior, con 1.645 lonas (+2,3%), 158 furgones (-22,55%), 355 portacontenedores (+7,25%), 545 basculantes (+13,07%), 350 cis-

ternas (+8,70%), 1.098 frigoríficos (-13%) y caídas en el resto de tipos (-1,53%).

Fabricantes

Por fabricantes, Lecitrailer ocupa el primer lugar con 1.027 matriculaciones y una cuota de mercado del 22,75%. Seguido va Schmitz Cargobull con una cuota del 22,06% y 996 unidades. En tercer lugar se encuentra Krone, con 333 matriculaciones y un 7,38% de cuota.



Leciñena facturó 8,4 millones, un 32% más que en 2016

Leciñena, fabricante de remolques y semirremolques con sede en Utebo (Zaragoza), cerró el ejercicio 2017 con una facturación que alcanzó los 8,4 millones de euros, lo que supone un 32% más que el año anterior, gracias a la producción de 232 unidades. Tras completar el proceso concursal y pasar a manos de Melgasal, la compañía no sólo ha mantenido su plantilla, sino que la ha incrementado en un 38,2% durante 2017.

Asimismo, en lo que va de año, la producción ha crecido un 69% con respecto al mismo periodo del año pasado, lo que se traduciría a final de año en una previsión que superaría en más de un 50% lo producido en 2016.

Las buenas cifras cosechadas por Leciñena durante este comienzo de 2018 demuestran la apuesta por la producción de la fábrica y las ejecuciones especiales por las que

se llevan apostando desde hace meses en Utebo.

Lecibus, en ciernes

Por otro lado, la compañía ha entrado, además, en los primeros meses de 2018 en nuevas líneas de negocio como la adaptación de autobuses, a través de la marca Lecibus, de la que no se quieren dar más detalles, pero que anuncia novedades para dentro de muy poco, según ha podido confirmar NEXOTRANS.

A pesar de que el sector de los remolques y semirremolques ha crecido levemente por encima del 3%, según datos oficiales, "en Leciñena hemos seguidos apostando fuerte por el sector del autónomo y las pymes, ofreciéndoles un producto cada vez más personalizado, con soluciones adaptadas a cada cliente", comenta Juan Fernández, director general de Leciñena.



Iveco presenta su gama de gas natural en las Jornadas TEN-T

Entre los temas tratados durante las jornadas, se dedicó una sesión específica a los aspectos relacionados con las energías alternativas, sus aspectos comerciales, los objetivos y las medidas políticas a adoptar. Iveco ha mostrado su gama de vehículos propulsados por gas natural, ofreciendo la posibilidad de poner a prueba su modelo de furgón Daily Hi-Matic Natural Power, del primer vehículo comercial ligero que se mueve gracias a un motor de gas natural comprimido y que cuenta con un cambio automático de ocho velocidades.

El camión Eurocargo Natural Power monta un motor de CNG de seis cilindros, con un par máximo de 750 Nm y una potencia de 210 CV. Sus características y su capacidad de carga son las mismas que las de su equivalente versión diésel. Por su parte, el modelo Iveco Bus Crossway Low Entry Natural Power es un auto-

bús de piso bajo y tiene una longitud de 12 metros. Ha sido diseñado especialmente para las misiones urbanas y el transporte interurbano de viajeros, y cumple con todas las normativas medioambientales. Esta versión de gas natural cuenta con todas las características que han sido las claves del éxito de la familia Crossway.

Nombrado en el Reino Unido Camión 'Low Carbon del Año', el Stralis NP 460 es el primer camión de gas natural diseñado de forma específica para el transporte de larga distancia. El vehículo puede funcionar con la energía del Gas Natural Comprimido (CNG) o la del Gas Natural Licuado (LNG), con una potencia de 460 CV y garantiza una autonomía de hasta 1.600 km, junto a la reducción del nivel de emisión de partículas y de NOx dentro de la normativa Euro 6. En la versión de bio-metano, las emisiones de CO2 se reducen en un 95%.

Jacky Perrenot

Por otro lado, Iveco ha anunciado la firma de un acuerdo con Transport Jacky Perrenot para el suministro de cinco camiones Stralis X-Way NP 8x2/6 de 400 CV, que cuentan con tecnología de gas natural en combinación con una hormigonera eléctrica Cifa para el transporte del hormigón de Vicat en Lyon y Grenoble. A esto se añade el primer pedido de una tractora Stralis X-Way NP 4x2 de 460 CV.

La segunda generación de hormigoneras eléctricas de Transport Jacky Perrenot, combinada con la energía eco-sostenible del CNG, será montada en la nueva gama rígida Stralis NP, con una potencia de 400 CV, el par de 1.700 Nm del motor Cursor 9 NP y un cambio automático de 12 velocidades. El Stralis X-Way NP es la versión de gas natural que Iveco ha desarrollado para la logística de la construcción.

Volkswagen Truck & Bus cierra el trimestre con 53.220 unidades, un 16% más

Las tres marcas, MAN, Scania y Volkswagen Caminhões e Ônibus, tuvieron parte de responsabilidad en el éxito de ventas del Grupo en el primer trimestre de 2018. "Volkswagen Truck & Bus se mantuvo en la senda positiva durante los primeros tres meses de 2018, aprovechando el éxito del último año. También podemos aprovechar los beneficios de la fuerte demanda en nuestros mercados clave con nuestra atractiva cartera de productos. La cooperación entre nuestras marcas vale la pena para el Grupo, produciendo valiosas sinergias. Esto ya ha mejorado las fortalezas competitivas de nuestras marcas y nos permite enfocarnos en nuevas áreas de crecimiento como grupo", dijo Andreas Renschler, CEO de Volkswagen Truck & Bus y miembro del Consejo de Administración de Volkswagen AG.

Camiones

El negocio de camiones del Grupo tuvo un buen desempeño en los primeros tres meses de 2018. Las marcas de Volkswagen Truck & Bus vendieron 46.770 camiones, lo que



equivale a un aumento del 11% año con año. Con ventas de 27.260 camiones en la región EU28 + 2 (Estados miembros de la UE, Noruega y Suiza), el Grupo aumentó alrededor del 3% sobre el año anterior. Con una participación de mercado del 31,1%, Volkswagen Truck & Bus continúa encabezando el segmento de camiones de la región EU28 + 2. El número de vehículos vendidos en Rusia aumentó considerablemente, alrededor del 60%, para llegar a 2.220 unidades como resultado de la recuperación económica del país y la demanda de vehículos de reemplazo.

Las ventas en América del Sur subieron a 9.490 camiones, un claro au-

mento de alrededor del 60% cuando se compara con el primer trimestre de 2017. Esto es atribuible en parte a la recuperación económica, pero principalmente a la fuerte posición del Grupo como líder del mercado brasileño de camiones. La cuota de mercado alcanza el 42,1%.

Las tres marcas de Volkswagen Truck & Bus también registraron un crecimiento de las ventas en el negocio de autobuses en los primeros tres meses de 2018. Se vendieron un total de 5.110 autobuses, aproximadamente un 36% más que en el año anterior, gracias especialmente a la subida de las ventas en América del Sur.



Scania lanza una campaña de cambio de parabrisas

El parabrisas, en conjunto con toda la estructura de la cabina, ofrece protección al conductor en caso de colisión y permite ver los objetos a través de él sin deformaciones y con suficiente claridad.

Por ello, la marca sueca ha lanzado una campaña de sustitución de parabrisas Scania para camión y autobús que estará vigente hasta el 30 de junio de 2018.

Después de una sustitución de parabrisas es obliga-

torio calibrar la cámara para asegurar el correcto funcionamiento de la alerta de cambio de carril en vehículos de nueva fabricación (LDW).

Esta calibración solo puede hacerse en un taller oficial Scania, por lo que, al acudir a cambiar el parabrisas a través de esta campaña, en la misma visita se podrá calibrar la cámara. Además, la campaña incluye un regalo a elegir entre un juego de dos cinchas o un kit de sprays.



Froet constata la buena salud de la que goza el Sector murciano

La formación, la prevención de riesgos laborales y la seguridad vial centran las actuaciones de la patronal del transporte en la Región de Murcia, que ha hecho balance muy positivo del ejercicio pasado para las operaciones en el territorio murciano.

La Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia, Froet, ha realizado un balance positivo del Sector durante el pasado año, con una tendencia de crecimiento que se refleja en varias magnitudes, como la creación de empresas y el número de vehículos. Igualmente, vaticinó un incremento exponencial de la paquetería, debido al auge del *e-commerce*.

Así se puso de manifiesto en la rueda de prensa ofrecida por el presidente de Froet, Pedro Díaz Martínez, y su secretario general, Manuel Pérezcarro Martín. El nú-

mero de empresas de transporte de la Región de Murcia se incrementó un 0,8% el pasado año, destacando especialmente el aumento de las mercantiles de vehículos ligeros, una evolución que se repite en el conjunto del país.

Datos regionales

En cuanto al número de vehículos, el crecimiento del sector regional (7,9%) supera en más de un punto a la media nacional (6,8%). En la Región de Murcia hay 18.128 vehículos con licencia de transporte, de los que 15.008 son pesados, 1.792 ligeros y 1.328 autobuses.

Además, la Región de Murcia sigue liderando el Top 10 de semiremolques frigoríficos por provincias, con 4.381, lo que supone el 16,34% del total nacional, por delante de Almería (13,07%), Valencia (9,71%), Madrid (6,14%) y Sevilla (5,17%).



Nissan expone el futuro de su factoría de Ávila como referente en repuestos

Nissan-Renault-Mitsubishi acaba de presentar el plan de transformación de la planta de Ávila, inaugurando la nueva etapa para la fábrica tras el cese de la producción de los camiones ligeros NT400 y NT500. El acto consagra la conversión de la planta en la única especializada en la fabricación y distribución de piezas de recambio para Renault y Nissan en Europa a partir de abril de 2020.

Para inaugurar el inicio de los trabajos de demolición en los solares donde se erigirán las nuevas instalaciones de la planta, se ha realizado una ceremonia tradicional japonesa, *Daruma*.

Este nuevo y único proyecto ofrece un futuro estable para la planta de Ávila en una función (la producción de piezas de repuesto) que incide en la satisfacción de los clientes. La fábrica, llegando a plena capacidad, contará con un volumen de producción de 80.000 piezas de recambios al mes para

los diferentes modelos de las marcas Renault y Nissan en Europa.

De acuerdo con el plan de transformación acordada y la visión a largo plazo de la Alianza, la nueva era de la planta ya está en marcha gracias a dos proyectos: la aplicación de pintura para los modelos de la marca Dacia, y el ensamblaje de las puertas para un modelo de Renault.

En anticipación a la nueva actividad, se prevé el inicio de las obras de construcción de la nueva nave de estampación a principios de enero de 2019, y está previsto comenzar con la rampa de producción de estampación en el primer trimestre de 2020, antes de la apertura de la planta.

Cambios en un año

Durante el acto de presentación, José Vicente de los Mozos, vicepresidente ejecutivo mundial de Fabricación y Logística de Renault y vicepresidente ejecutivo de la Alianza para Europa, Eurasia, Lati-

noamérica, el Oriente Próximo e India, ha recordado que "hace un año estábamos debatiendo el cierre de las operaciones industriales en Ávila. Hoy estamos presentando la próxima era del nuevo plan industrial de Ávila, que creará un único centro de fabricación y distribución de piezas de recambio para la Alianza en Europa. Gracias al trabajo constante de nuestros equipos de Renault y Nissan, la voluntad de nuestros empleados y el fuerte apoyo de nuestros socios, esta planta tiene un futuro estable como parte de un polo industrial de la Alianza en Castilla y León, con cuatro plantas y un equipo de más de 12.000 personas".

En el evento también tomaron parte José Luis Rivas Hernández, alcalde de Ávila; Soraya Sáenz de Santamaría, vicepresidenta del Gobierno de España; y Juan Vicente Herrera, presidente de la Junta de Castilla y León, entre otros representantes institucionales.

La limitación de vehículos pesados en Navarra entrará en vigor en junio

La Comisión de Seguimiento de las obras de los túneles de Belate y Almandoz, reunida hace unos días, ha conocido un borrador de la resolución con las medidas que plantea el Gobierno de Navarra de limitación de vehículos en tránsito para garantizar la seguridad y fluidez del tráfico mientras duren las obras de acondicionamiento de los túneles de Belate y Almandoz. En concreto las limitaciones afectarían únicamente al tráfico de vehículos de mercancías en tránsito de cuatro o más ejes por las vías N-121-A, NA-1210 y N-121-B. Las prohibiciones entrarían en vigor el 4 de junio hasta el 15 de julio inclusive. A su efecto, se publicará una orden foral en el BON y en el BOE.

La limitación se aplicaría por semanas alternas, en función de la terminación de número par o impar de la matrícula. Así, a tenor del calendario previsto, la primera semana, del 4 al 10 de junio, únicamente podrían circular durante el día los vehículos o conjunto de vehículos de mercancías de cuatro o más ejes con matrícula terminada en impar. La siguiente semana podrán circular los camiones con matrícula terminada en número par, alternándose esta secuencia hasta el 15 de julio,

fecha en la que se procederá al ajuste o continuidad de las medidas.

El tráfico de mercancías peligrosas estará prohibido en las tres vías durante todo el período de duración del cierre de los túneles, excepto el transporte de combustible y otras mercancías con fines médicos. En breve se firmará la Orden Foral, previa valoración de las aportaciones vertidas en la Comisión de Seguimiento. El incumplimiento de la Orden Foral se sancionará con arreglo a lo previsto en el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En la Comisión de Seguimiento se ha vuelto a incidir en otras medidas ya planteadas en las reuniones anteriores, como la prohibición de adelantamiento en el Puerto de Belate (NA-1210) en sentido norte y la limitación de adelantamiento, que se permitiría solo a vehículos ligeros en sentido Pamplona, en los tramos de más de un carril por sentido. Además se incrementará la presencia policial (con vocación preventiva, asistencial y sancionadora) y la señalización. Otra medida que adoptará el Gobierno es la difusión de las recomendaciones de circulación por



la A-15 y de las limitaciones que pudieran afectar al eje de la N-121-A a través de una campaña informativa.

A la tercera reunión de la Comisión de Seguimiento, presidida por el vicepresidente de Desarrollo Económico, Manu Ayerdi, han asistido representantes de diversas asociaciones y administraciones públicas.

Tramos afectados

Las restricciones acordadas afectarían a la carretera N-121-A entre el punto kilométrico 5,4 (rotonda de los túneles de Ezkaba) y el kilómetro 66, en la entrada norte de Bera. En las carreteras N-121-B (Oronoz Mugairi-Dantxarinea) y NA-1210 (Puerto de Belate), la limitación afecta a todo su recorrido.



Cantaleta presenta junto a Iveco el 'Megacamión Cisterna'

Cantaleta, empresa de transporte por carretera de líquidos alimenticios a granel a nivel nacional, presenta junto a Iveco y Cisternas Cinega Indox, el 'Megacamión Cisterna'.

El nuevo conjunto euro-modular para transporte de 60 toneladas, se expuso el pasado viernes 4 de mayo en el polígono industrial de Monterroso, en Lugo. Cantaleta, fundado en el año 1989, cuenta con una flota de 30 camiones, de los cuales 28 son Iveco y se dedican, además de a la recogida de leche, al transporte a granel de lácteos,

aceite, agua potable, vino y zumo por toda Europa.

Cantaleta es una empresa dedicada al transporte nacional e internacional de productos líquidos alimenticios con más de 25 años de experiencia en el Sector. Sus orígenes se remontan a un comienzo como una empresa de recogida de leche, transportándola de las granjas a las industrias. Posteriormente la compañía fue aumentando, incluyendo en sus servicios el transporte de productos tales como leche, nata, suero, aceite, vino, zumos....

MAN TransForma: nueva manera de afrontar la relación con los clientes desde la máxima cercanía

MAN está inmerso en el proceso de formación específica para toda su fuerza ibérica de ventas de camiones nuevos

“MAN TransForma es una visión global del proceso de la venta. Lo que valía hace 10 años ya no sirve ahora, porque los tiempos han cambiado mucho. Por eso, queremos darle al vendedor

herramientas y conocimientos útiles, sencillos y que aporten valor a su proceso de venta”, declaró Jaime Baquedano, director de Camiones de MAN Truck & Bus Iberia, durante la jornada de

presentación de MAN TransForma, en la que pudimos conocer al detalle la formación que se está impartiendo a toda la red comercial española y portuguesa de MAN, un total de 105 personas.

Cinco áreas conforman dicha formación, que reciben los vendedores de camiones nuevos en grupos de 15 durante cuatro días, en el Castillo del Buen Amor, cerca de Salamanca. Una vez finalizada, quedan certificados como Ejecutivos Comerciales MAN, siguiendo los estándares del Grupo Volkswagen Truck & Bus. “En la formación entran vendedores y salen asesores”, recalcó Baquedano.

Durante las primeras tres jornadas técnicas, se analiza el estudio del entorno empresarial (desde todas las ópticas, incluidos los autónomos y las grandes flotas), los distintos procesos de entrega comercial de los vehículos, el análisis de los servicios que apoyan la venta, un conocimiento exhaustivo del producto MAN, argumentos de venta y realización de pruebas dinámicas. Una amplia formación en todos los aspectos que influyen en la correcta asesoría personalizada a cada cliente, a la que se añade un cuarto día en el que el protagonista lo tiene la parte financiera, abordándose el abanico de productos que los clientes tienen a su disposición.

Mapa de consumo

Una de las herramientas con las que cuenta la fuerza de asesores comerciales de MAN es el mapa de consumo, elaborado entre los meses de enero y febrero recorriendo 12.000 km con un MAN TGX 18.500 EfficientLine3x2 BLS con cabina XLX, como parte de un conjunto de algo más de 40 toneladas. Siempre en condiciones reales de circulación,



Los vehículos utilizados en la formación, delante del Castillo del Buen Amor.

para así recabar todos los datos necesarios de consumo y operación, los resultados están siendo trasladados a la red, “constatando que los datos del repostaje y de MAN Telematics coinciden”.

iDealer

Estos datos del mapa son solo una pequeña parte de los que se incluyen en iDealer, la aplicación exclusiva que MAN ha desarrollado para toda su fuerza de ventas, en este caso no solo de camiones, sino también de autobuses, furgonetas y vehículos usados. “Pretendemos

que los asesores, cuando se sienten con un cliente, tengan en su iPad todo lo necesario para levantarse de la mesa con la operación cerrada. Estamos ante el cambio más grande, a mi juicio, en el proceso de venta de vehículos industriales: inmediatez, agilidad y satisfacción del cliente, porque puede apreciar cómo le damos respuesta inmediata”, apunta el director comercial.

En la aplicación, que se actualiza constantemente, se puede consultar la información, catálogos de producto, comparativas, vídeos, argumentarios de venta... Pero

también información interna, como campañas en vigor, manuales, todo lo relacionado con RIO... Incluso es posible solicitar valoraciones financieras y hacer el pedido a fábrica, llegado el caso. “Tenemos todo lo necesario para que la conversación con el cliente pase al siguiente nivel, con datos para soportar nuestros argumentos. Una muestra más de que la digitalización ha llegado a MAN para quedarse”, según Baquedano.

La otra gran novedad que incorpora MAN es el MasterDrive. Cualquier cliente que tenga una tractora MAN, recién adquirida o

anterior, y considere que su consumo no es el adecuado, puede solicitar ayuda a MAN. En ese momento, la marca “sube al camión” a uno de sus expertos durante dos días, para que acompañe al cliente en su ruta real, observando su operativa y aconsejando en lo posible para mejorar los consumos. “Tras estos dos días, hacemos un seguimiento telemático durante tres semanas, con contacto semanal con el cliente, para ir controlando esos consumos. En el primer caso práctico que hemos llevado a cabo, el resultado han sido siete litros menos”, confirmó el director.

Doble entrega

Por último, MAN entiende que el momento de la entrega de un camión no es el más adecuado para que el cliente reciba una información pormenorizada del equipamiento que lleva el vehículo. Por eso, prevé realizar una doble entrega: una comercial, con la recepción de las llaves y una primera explicación de las funcionalidades del vehículo, y una segunda técnica, en un plazo no superior a los 45 días desde la primera, en la que un asesor de MAN se desplaza a la base del cliente para llevar a cabo una explicación a fondo y en detalle de las posibilidades de la tractora que acaba de adquirir. Después, se realiza un seguimiento telemático durante dos meses con contactos semanales con el cliente. Esta iniciativa está previsto que arranque después del verano con carácter retroactivo a todas las tractoras MAN entregadas en 2018.





Ficha Técnica

Scania	
Modelo:	P 320
Motor:	DC09 126/320 hp 320 Hp, normativa Euro 6
Par motor:	1.600 Nm
Distancia entre ejes:	3.600 mm
Longitud de ejes:	5.825 mm
Anchura de ejes:	2,6 m
Cabina:	P-Cab de 17L
Peso sin carga:	6.826 Kg
Capacidad de carga:	41.000 Kg
Caja de cambios:	GRS895
Configuración:	4x2
Suspensión frontal:	Leaf 2x32
Volumen de depósito:	350 dm3
Depósito AdBlue:	47 dm3

Cabina



Scania ha presentado un total de cuatro nuevas cabinas para adaptarse a las diferentes necesidades.

Consumo



La mayor eficiencia varía según el motor, desde un 10% en el diésel hasta un 95 con camiones eléctricos.

Motor



El motor diésel de 7L es menos ruidos y más ligero. Scania también presenta motores para otros combustibles.

Interior



El interior de los camiones con motor de 7L son más espaciosos porque el motor permite un túnel más bajo.

Tecnología



Entre otras medidas de seguridad, los camiones de la serie G podrán incorporar la cámara de visión de 360°.

Ejes



6,5 Todos los nuevos camiones Scania para el mercado urbano tienen una disposición de ejes de 4x2 ó 6x2.

Nuevas soluciones Scania para el urbano

La nueva cabina P con motor de siete litros de Scania supondrán el 50% de las ventas de la compañía en Europa

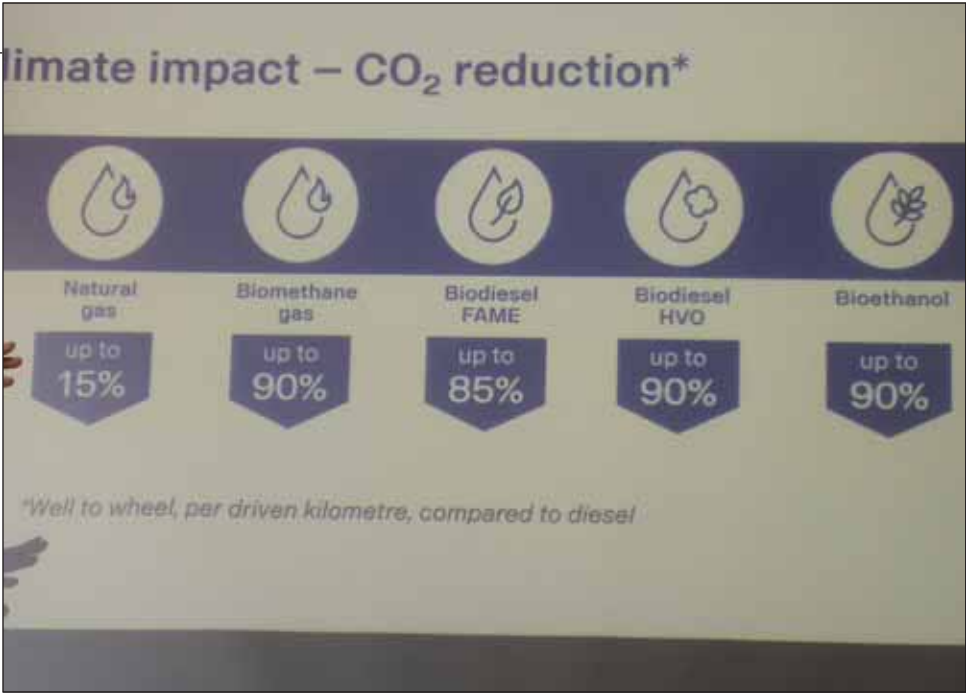
Desde Scania están convencidos de que cuando el proceso de electrificación que comienza a imponerse en las ciudades esté completo, su compañía estará preparada para ofrecer a sus clientes modelos eléctricos y de combustibles alternativos. Asimismo, la marca asegura que el mercado en área

urbana crecerá un 40% en los próximos años. Por ello, Scania ha presentado a toda Europa sus soluciones para la movilidad urbana en Södertälje. La compañía también hace un balance positivo de la electrificación, asegurando que sus clientes ya demandan tanto vehículos de gas como diésel.

Scania completa el lanzamiento de su nueva generación de camiones con las diversas soluciones para el mercado urbano, con cuatro nuevas cabinas, un nuevo motor diésel y diversos motores mejorados. Entre los vehículos destaca el camión con cabina P con el nuevo motor de siete litros, que la empresa sueca espera que sea su producto más vendido, suponiendo el 50% de las ventas en Europa. Como la eficiencia energética y la electrificación son dos de los pilares de Scania, con la presentación de los nuevos motores y vehículos, la compañía también ha hecho revisión de la implantación de los nuevos modelos de combustible. Mientras asegura que los combustibles alternativos ya están al mismo nivel que los diésel entre sus clientes, la implantación de lo híbridos va algo más lenta. Por su parte, la implantación de los 100% eléctricos todavía es lejana, previendo que no llegará hasta 2030.

Algunas novedades

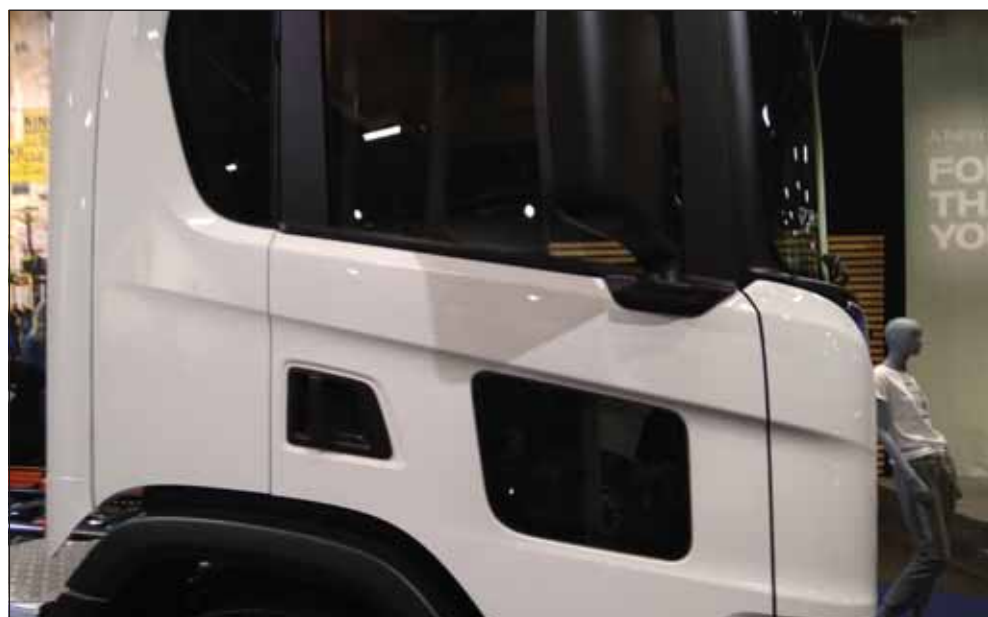
- ✓ La P-cab de Scania es 95 mm más baja que el modelo anterior.
- ✓ La cabina de entrada baja es 220 milímetros más baja que la P-cab y está 550 milímetros más adelantada.
- ✓ En la Crew Cab, pensada para transportar a un equipo de cuatro personas en la parte trasera de la cabina, la seguridad es todavía más grande y se ha probado en caso de volcamiento del vehículo.
- ✓ La cuarta serie es la formada por la G-cab, la más grande de la generación.
- ✓ Los motores para Gas Natural de nueve litros están ideados para el reparto nocturno, por ser unos de los más silenciosos del mercado.
- ✓ El nuevo motor diésel de siete litros es el más ligero de la compañía.
- ✓ La mitad de los clientes europeos de Scania ya demandan combustibles no diésel.





Innovación

- ✓ Con el nuevo motor de 13 litros para vehículos de Gas Natural, para la serie con cabina G, el camión puede hacer la revisión de aceite cada 45.000 kilómetros.
- ✓ Respecto al motor de nueve litros, también para vehículos de Gas Natural, disponible en todos los nuevos modelos de camiones, Scania destaca su idoneidad para uso en el reparto nocturno, por ser uno de los más silenciosos del mercado.
- ✓ El motor más ligero de la compañía, el diésel de siete litros tiene varias ventajas para aplicaciones urbanas, además de que permite un mayor espacio en cabina, como se ha visto en la serie P. El motor también reduce el ruido y la vibración y permite mejorar un 10% la eficiencia del vehículo.
- ✓ Otro de los hitos de Scania con este nuevo lanzamiento es conseguir la cabina más baja hasta la fecha, pensada para los camiones de recogida de basura o cualquier profesional que necesite entrar y salir varias veces de la cabina. En la serie L se ha intentado que la conducción esté lo más cercana al suelo posible, al nivel de los transeúntes, 220 milímetros más baja que la serie P y 550 milímetros más adelantado.
- ✓ Otra de las innovaciones que aumenta la visibilidad del conductor es la 'city save window', una ventanilla baja en la puerta derecha.



Una cabina para cada uso y el motor diésel más pequeño, ligero y silencioso de Scania, el 7 litros

Entre las cuatro nuevas cabinas presentadas destaca la cabina P, que ha servido de modelo para el resto de la generación. Se trata de una cabina 95 mm más baja que el modelo anterior, por lo que hace más fácil la salida y entrada en el vehículo. También cuenta con más espacio, que se ha logrado gracias al motor de siete litros, y permite que el trabajador disponga de más cajones dentro del vehículo. Scania subraya la gran visibilidad que le permite este modelo al conductor, al que además se le puede añadir una 'city save window', una ventanilla baja en la puerta derecha para que el conductor pueda ver los posibles obstáculos o peatones en el lado contrario al que conduce. De igual manera, la compañía destaca que todos sus nuevos vehículos están diseñados para que la carga se pueda poner con más facilidad que en los modelos anteriores.

La cabina de entrada baja, (L-cab), es un modelo idéntico a la serie P, pero en el que se ha intentado que la conducción esté lo más cercana al suelo posible, al nivel de los transeúntes, especialmente pensando en la recogida de basura. Es 220 milímetros más baja que la P-Cab y está 550 milímetros más adelantado. Además, la opción de un solo escalón viene de serie con un sistema de arrodillamiento, por lo que el vehículo baja 100 milímetros cuando el conductor se quita el cinturón (solución opcional para los camiones con dos escalones).

En este sentido, el director de producto urbano de Scania, Henrik Eng, pone la serie L como ejemplo del enfoque de la compañía para las soluciones personalizadas: "La serie L tiene que lidiar con mucho tráfico, en lugares donde muchos usuarios diferentes de la carretera tienen que interactuar entre sí".

"Hay una clara tendencia hacia los acabados de baja entrada para camiones que operan en la ciudad y ahora están demandados no solo por camiones de basura, sino también por aplicaciones en construcción y distribución".

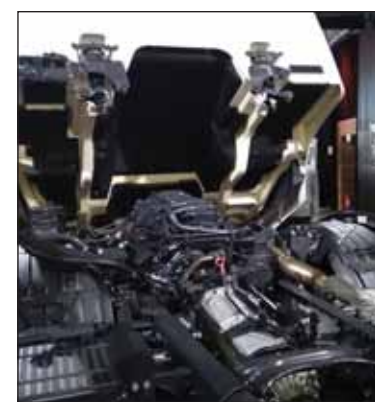
Por su parte, la Crew Cab está pensada para los vehículos que necesitan transportar un equipo de personas que van ampliamente cargados, como el caso de los bomberos. La seguridad de la cabina es todavía más grande en esta serie, ya que por su utilización tiene que estar preparada para volcar y que sus integrantes queden ilesos. El área del compartimento de la tripulación está disponible con dos longitudes, P28 y P31. Además puede equiparse con sistemas de aire acondicionado y calefacción independientes, controlados manual o automáticamente, con el sistema básico del vehículo. Los asientos,

para cuatro personas, pueden estar formados por asientos separados o asientos de banco completos y pueden estar equipados con varias configuraciones de cinturones de seguridad, dependiendo de si los pasajeros normalmente deben llevar equipo de rescate. Por último, en la serie G, destacan las diferentes cámaras de visión, como la nueva 'Area View 360'.

El motor de siete litros

Scania también ha presentado mejoras en sus modelos de motores para gas. Con el nuevo 13 l., para la serie G, el camión puede hacer la revisión de aceite cada 45.000 kilómetros, y entre las ventajas del 9 l. de gas destaca que su poco ruido lo hace ideal para el reparto nocturno.

Pero la gran novedad de Scania es el motor diésel de siete litros, el



más pequeño de la compañía. Tiene varias ventajas para aplicaciones urbanas, además de que permite un mayor espacio en cabina, como se ha visto en la serie P. El motor también reduce el ruido y la vibración y permite mejorar un 10% la eficiencia del vehículo. Se trata del modelo más ligero de la compañía, de 360 kilogramos.

Opel presenta la versión familiar de su comercial de referencia, el Combo Life

NEXOTRANS asiste a la presentación del nuevo vehículo, celebrada en Alcobendas (Madrid)

Opel ha presentado el pasado martes 8 de mayo su nuevo vehículo Combo Life. La presentación ha tenido lugar en el restaurante Invernadero de los

Peñotes en Alcobendas (Madrid). El evento contó con la presencia de su director general comercial, Jonathan Akeroyd; el jefe de producto del Com-

bo Life, Gabriel de la Casa; el jefe de marketing de producto, Gabriel d'Amico; y la jefa de comunicación de Opel España, Marieta Jaureguizar.

La quinta generación del Combo se basa en una arquitectura completamente nueva. Es espacioso, práctico y versátil; equipado con una o dos puertas correderas traseras y se puede pedir en su versión normal, de 4,40 metros, o larga, de 4,75 metros; con cinco o siete plazas. Una ventaja de su amplitud son los tres asientos traseros individuales, todos con anclajes Isofix para asientos infantiles.

Está equipado con tecnologías y sistemas de asistencia al conductor conocidos del segmento compacto o SUV, como alerta de somnolencia del conductor, la cámara de visión trasera panorámica de 180°, la pantalla de proyección o el sistema IntelliGrip, así como con características de comodidad como los asientos con calefacción y el volante de cuero calefactado. Uno de los elementos recién incorporado a la oferta de sistemas de asistencia de Opel es el asistente lateral, que ayuda a los conductores al realizar giros cerrados a baja velocidad.

El nuevo Opel Combo Life presenta nuevas soluciones innovadoras, de alta tecnología y relevantes para la seguridad, como la pantalla de proyección (HUD), la alerta de colisión frontal con detección de peatones y frenado de emergencia automático, la cámara frontal Opel Eye, el control de velocidad de crucero automático, que adapta la velocidad a la del vehículo que circula delante si es



necesario; la adaptación inteligente de la velocidad, que informa al conductor cuando se detecta un nuevo límite de velocidad mediante el reconocimiento de señales de tráfico; y la alerta de somnolencia del conductor, que evalúa el nivel de fatiga a través del estilo de conducción.

"Estamos en un periodo de muchísimos cambios en el mercado; estamos viendo como los SUV están acaparando casi todos los segmentos. Un cambio que nos afecta como marca es que tenemos unas marcas 'hermanas', con las que estamos en constante comunicación, aprendiendo mutua-

mente; además ahora tenemos una política de empresa bastante más ambiciosa y unos objetivos más claros", ha señalado el jefe de Marketing de Producto, Gabriel D'Amico.

Infoentrenamiento y volumen

El Combo Life también ofrece sistemas de infoentrenamiento Opel de última generación compatibles con Apple CarPlay y Android Auto, con pantalla táctil capacitiva a color de hasta ocho pulgadas. Los puertos USB en la parte delantera y en la segunda fila garantizan que las tabletas y

los teléfonos móviles inteligentes se puedan recargar. Una toma de corriente de 230V en el espacio para los pies del acompañante delantero permite que el pasajero conecte un ordenador portátil. Además, los teléfonos móviles inteligentes compatibles también se pueden cargar de forma inalámbrica a través de la plataforma de carga inductiva ubicada debajo de los controles del aire acondicionado.

La versión de cinco asientos y longitud estándar tiene un volumen mínimo de equipaje de 597 litros. Las personas que requieren aún más espacio obviamente también pueden optar por versión lar-

ga con un volumen mínimo de equipaje de 850 litros. Sin embargo, el Combo Life no es solo una furgoneta familiar espaciosa y muy cómoda. También puede utilizarse como un pequeño vehículo de carga. Con los asientos traseros abatidos, el volumen de maletero de la versión normal se triplica hasta los 2.126 litros, lo que significa que transportar un equipo de camping, bicicletas o grandes paquetes del punto A al B no sea un problema. De nuevo, la versión más larga del Combo Life ofrece aún más capacidad cuando los asientos traseros están plegados, llegando a los 2.693 litros.

A detalle

Otros datos

- 1 El control de tracción IntelliGrip adapta de inmediato el control del motor y la transmisión, la distribución del par y los ajustes ESP al modo seleccionado, garantizando así un contacto óptimo con la superficie por la que se circula.
- 2 Cuando se solicita el vehículo con el techo panorámico opcional, el Combo Life viene de serie con un espacio de almacenamiento superior que se extiende por el centro del vehículo con iluminación LED.
- 3 Los clientes del Opel Combo Life podrán elegir entre una variedad de motores diésel y gasolina de inyección directa con turbocompresor.
- 4 El compartimento en la consola central puede albergar cualquier cosa, desde botellas de 1,5 litros a teléfonos móviles o tablets.

Sensaciones

Comodidad y seguridad en un vehículo versátil



Opel proporcionó a diversos medios de comunicación, entre los que se incluyen NEXOTRANS, la oportunidad de asistir a la presentación oficial del Combo Life en el restaurante Invernadero Los Peñotes en Alcobendas (Madrid). Una de las principales novedades del nuevo modelo es el aumento significativo de las características de seguridad y comodidad de alta tecnología.

Si en algo destaca el nuevo Combo Life es la versatilidad de uso que ofrece. Su tamaño y capacidad permiten al usuario poder transportar tanto una gran cantidad de equipaje o un amplio equipamiento deportivo a un destino de vacaciones; como un equipo de camping o grandes paquetes del punto A al B.

El nuevo modelo de Opel ofrece una gran variedad de sistemas de

seguridad que facilitan el control de la velocidad, las posibles colisiones; así como también facilitan las maniobras de estacionamiento.

Otra de las grandes características del Combo Life es el control de tracción IntelliGrip que adapta de inmediato el control del motor y la transmisión, la distribución del par y los ajustes ESP al modo seleccionado, garantizando así un contacto óptimo con la superficie por la que se circula. Los cinco modos disponibles son Normal/carretera, que es idóneo tanto para la carretera como el campo; Nieve, que ralentiza la rueda que gira y transfiere el par a la otra rueda delantera; Barro, que permite que el giro intencionado de la rueda con la mínima tracción cuando el vehículo está en marcha retire el barro; Arena; y ESP Off.



Shell y AirFlow Truck deciden mostrar el innovador Starship

Este vehículo con un consumo ultra eficiente de combustible ha sido diseñado y construido por las dos compañías con el objetivo de demostrar que es posible reducir la demanda de energía en el transporte de mercancías.

"El transporte representa más de una cuarta parte del uso total de energía en el mundo y una quinta parte de las emisiones de dióxido de carbono relacionadas con la energía; el 72% se atribuye al transporte de carretera, del cual los camiones forman una parte significativa. El incremento de la eficiencia y el ahorro de combustible en el Sector del Transporte comercial podría, por lo tanto, ayudar a reducir las emisiones", ha afirmado el director de Tecnología para la Innovación de Shell Lubricantes, Robert Mainwaring.

Shell ha ofrecido asesoramiento técnico sobre los componentes del motor y la transmisión, así como recomendaciones sobre las necesidades de lubricantes para el uso de los camiones del proyecto Starship. El camión utiliza el aceite de motor de alta resistencia totalmente sintético de Shell. El uso de aceites base totalmente sintéticos, además de tecnología avanzada de aditivos, ofrece protección contra el desgase-

te, los depósitos y la descomposición del aceite. La menor viscosidad aporta un ahorro de combustible superior en comparación con un SAE 15W-40 convencional. La tecnología de lubricación comparte la misma viscosidad que Shell Rimula Ultra E+ y está siendo probada por OEMs de todo el mundo.

Eficiencia por tonelada

La eficiencia de la tonelada de carga y el ahorro de combustible serán medidos a lo largo del proceso y los resultados se compartirán públicamente. El camión transportará la cantidad máxima viable de carga dentro del peso permitido del vehículo bruto de 80.000 IBS/36.287kg. La eficiencia de la tonelada de carga es el principal indicador que se valorará en el camión Starship. Desde Shell y AirFlow creen que ésta es la medida más significativa en eficiencia del transporte de mercancías y la definen como la energía requerida para mover la carga del punto A al punto B. Maximizar la cantidad de carga que transporta el camión reducirá el ahorro de combustible y, sin embargo, mejorará la eficiencia de la tonelada de carga y reducirá las emisiones de carbono específicas del peso.



Mann+Hummel logra unos ingresos por ventas de 3.900 millones de euros

Mann+Hummel aumentó los ingresos por ventas del ejercicio 2017 hasta alcanzar los 3.900 millones de euros, un 11,8% más que en año anterior. El nivel del EBIT ha alcanzado los 185,1 millones de euros, con un margen del 4,8%.

"Como se anunció el año pasado, en el transcurso de 2017 pudimos aumentar más los ingresos por ventas y también mejorar sustancialmente nuestro resultado anual", ha declarado la CFO de Mann+Hummel, Emese Wissenbacher. El EBIT aumentó en 69 millones de euros hasta alcanzar los 185,1 millones de euros. Después del ajuste para efectos extraordinarios de deficiencias no previstas hasta la cantidad de 14,2 millones de euros, el resultado operativo ascendió a 199,3 millones de euros.

"Las industrias de la automoción y la ingeniería mecánica están experimentando una transformación fundamental. Lo mismo ocurre con nuestro modelo de negocio. Los impulsores son las

soluciones de transporte alternativas, la digitalización y el crecimiento de la importancia de la sostenibilidad. La conformación de la movilidad y la industria del futuro pocas veces ha sido tan interesante como lo es hoy día, o ha presentado tantas oportunidades", ha añadido el director general de Equipo Original, Kai Knickmann, durante la presentación de las cifras del ejercicio económico de 2017 en Ludwigsburg (Alemania).

Incremento de la plantilla

En 2017, Mann+Hummel ha dado empleo a un total de 20.535 personas en todos sus centros. Con el fin de tener más en cuenta el alto dinamismo de la industria de la automoción, la empresa tiene previsto obligar a la cooperación basada en proyectos dentro del grupo. Un ejemplo a este respecto es el proyecto del 'Comedor de polvo fino', en el que compañeros de diferentes disciplinas están cooperando sin estorbo de las limi-

taciones de las estructuras existentes.

En 2017, el grupo invirtió 133 millones de euros en investigación y desarrollo. Según Knickmann, la empresa desea mantener su posición en filtración, independientemente de si esta tiene relación en los campos de la automoción, las ciencias biológicas o la tecnología medioambiental. Pero para obtener un avance fundamental tendrá que haber un salto en la tecnología de las baterías. En base a la flota total de vehículos, incluso en 10 años es probable que la cuota de mercado de los vehículos eléctricos esté por debajo del 5%, según las previsiones que maneja la empresa.

Emese Wissenbacher se ha comprometido a mejorar más el margen de beneficio en 2018. En total se espera un crecimiento en los ingresos por ventas en el rango porcentual del 5% junto con una evolución ligeramente positiva del margen. El margen operativo (EBIT) también se establece que esté en el rango del 5%.

Guitrans lleva a cabo la publicación del Manual del Transporte para el año 2018

Esta edición es la decimonovena del Manual del Transporte, una publicación que recoge múltiples datos de interés sobre la actividad, tanto a nivel nacional como internacional; así como mercancías peligrosas y especiales, entre otras.

Es muy diversa y detalla la normativa que afecta al transporte, como la regulación de acceso al mercado, tráfico, requisitos técnicos y formativos, etc. Esta publicación llega en un momento donde es más necesario que nunca estar al tanto de todas estas normativas que van cambiando y actualizándose día a día. "No conocerlas no exime de responsabilidad, y puede suponer un fuerte revés para la actividad de la empresa", indican desde Guitrans.

La sección dedicada a Europa es cada año más extensa, ya que uno de los objetivos iniciales era contar con un esquema útil y preciso, que sirva para conocer los aspectos indispensables para real- izar el transporte en países de la

Unión Europea y países del entorno con garantías de hacerlo bien. La sección de preguntas frecuentes está pensada para aclarar ejemplos concretos de la normativa y requisitos en vigor.

Normativa específica

Un apartado al que también se da relevancia y espacio es al de las diversas especialidades del transporte como las mercancías peligrosas, transportes especiales, registros de transportistas de lo más variopinto, porque la normativa específica es fundamental en estos casos para el desarrollo de la actividad.

"El objetivo es dotar al profesional del transporte de una he-



rramienta de consulta e información práctica y cuidadosamente seleccionada", aseguran desde la Fundación Guitrans Fundazioa.

Leve descenso de Michelin en el segmento de camiones

Michelin anuncia unas ventas netas de 5.200 millones de euros en el primer trimestre, un alza del 1,4%, a tipos de cambio constantes. Sin embargo, por el número de vehículos vendidos ha bajado, en comparación al mismo periodo del año anterior, tanto en el segmento de turismos/camionetas como en camión, subiendo solo en el segmento de actividades de especialidades. En total, el Grupo ha reducido en un 5,5% las ventas.

Los neumáticos asociados al sector del transporte han caído un 8,2%, algo menos que los asociados a los turismos, 9,3%. Michelin vendió 1.368 millones de euros en el segmento de camiones y distribución asociada (en el primer trimestre de 2017 fueron 1.489).

Para el año 2018, se espera que el mercado de Camión se mantendrá estable. Los efectos de los tipos de cambio permanecerán fuertemente desfavorables durante



todo el año, con una estimación de un impacto de -350 millones de euros en el resultado operativo sobre actividades corrientes (-250 millones en el primer semestre).

Durante el resto del año, los volúmenes del Grupo se verán impulsados por una nueva organización más cercana al cliente, con numerosos lanzamientos de producto y con unas bases de comparación más favorables. El Grupo continuará pilotando los precios con el objetivo de garantizar los márgenes de sus unidades de negocio en mercados cada vez más competitivos.



Krone Box Liner, una solución funcional para el transporte de contenedores

El fabricante alemán de semirremolques propone este chasis flexible para todas las dimensiones

La carga trasera bien estibada es imprescindible en el segmento del transporte de contenedores y para la

solución perfecta, Krone pre-senta el chasis multifuncional Box Liner SDC27. Este chasis es fácil de operar

y admite la mayoría de los tipos de contenedores que están homologados en el mercado, desde 20 pies hasta 45.

Llega al mercado con una sección trasera que se extiende y una extensión frontal opcional para los mencionados contenedores de 45 pies.

Krone utiliza acero de mayor resistencia pero, aun así, el chasis tiene una tara reducida de 4.600 kilogramos. Además, debido al posicionamiento del contenedor a ras del chasis, la distribución del peso es significativamente mejor que en el caso de otros chasis de contenedores comparables. También aumenta la carga útil.

El ahorro de peso se debe principalmente al diseño compacto de la parte trasera, aunque Krone no ha comprometido la resistencia

y robustez del producto: los largueros longitudinales están contruidos con acero de alta calidad de 40 mm y el contenedor de 20" se sitúa más adelante, lo que acerca el centro de gravedad al posicionamiento más óptimo.

Ventajas adicionales

- El chasis deslizante facilita el cambio de un contenedor de 40 pies por dos contenedores de 20 pies.
- La parte delantera es simple de operar y tiene una extensión para el mecanismo de bloqueo frontal que garantiza una carga segura.
- Cada posición de operación

tiene un código de color y se selecciona fácilmente con una simple palanca.

— Para mayor protección y para mantener las reparaciones bajas, las luces traseras están integradas en la viga transversal trasera.

— El transporte de contenedores refrigerados es facilitado por una unidad GenSet que está equipada con su propio tanque de combustible para operación independiente.

— Transporte de contenedores tanque (en preparación).

— El contenedor de 45 pies sin extensión frontal se puede transportar de acuerdo con el circuito de alimentación BO o el círculo de giro.



Chequeo

Detalles

- 1 El modelo SDC27 eLTU70 admite una carga máxima total de 41 toneladas, de las que 27 corresponden a los ejes y 16 a la quinta rueda.
- 2 La tara aproximada es de 4.850 kg, para una carga útil de 36.420 kg.
- 3 La distancia entre los ejes traseros es de 1.410 y 1.310 mm, respectivamente.
- 4 La altura de la quinta rueda se sitúa en 1.100 mm.
- 5 La distancia del kingpin hasta el eje trasero, en el caso de contenedores de 45 pies túnel corto, es de 12.775 mm, mientras que en caso del túnel largo es de 12.175.
- 6 El chasis es tan flexible que admite el transporte de un contenedor de 40 pies, uno de 45 pies, dos de 20 pies, uno de 20 ó de 30 pies situado al ras de la parte trasera, y uno de 20 pies con ubicación central.

Postventa

Krone implementa el QR para agilizar los recambios



Krone ha introducido un nuevo sistema para solicitar piezas de remolque que, según la compañía, acelerará el suministro y garantizará un reemplazo preciso de piezas durante la vida de cada vehículo. Usando un código único de respuesta rápida, que está grabado en la placa de registro de cada remolque Krone, el cliente escanea la información, usando un móvil o tablet, para obtener acceso instantáneo a la lista de repuestos del remolque y todos los datos relevantes, como números de recambio, descripción y disponibilidad. Luego, utilizando la tienda online de Krone, las piezas se pueden pedir rápidamente.

Beneficios del QR

Como cada código QR es exclusivo

del remolque en el que se suministra, esto beneficiará al operador en la identificación rápida y precisa de la pieza de repuesto requerida, sin confusión ni problemas derivados de la traducción del idioma. Además, la adquisición de piezas se acelera y el cliente ahorrará tiempo durante el mantenimiento, las reparaciones o las averías del vehículo durante la vida del remolque, y siempre tendrá la seguridad de recibir las piezas reales que formaban parte de la especificación original del remolque.

"La entrega rápida de repuestos es una cuestión de rutina para todos los clientes de Krone. No solo hemos simplificado el proceso de pedido, sino que el cliente puede identificar las piezas que se suministraron con él", según Ralf Faust, director general de Krone Parts.

Volvo Trucks presenta el FE Electric, su segundo camión eléctrico para los entornos urbanos

El Volvo FE Electric tiene una estructura que ha sido desarrollada en colaboración con el carrocerero europeo Faun

La marca sueca Volvo Trucks da un paso más en la electrificación de sus flotas, ya que anunciaron que en el año 2025 la mitad de todos sus coches

serían eléctricos, iniciativa que también se extiende a su gama de industriales pesados. El FE Electric presentado hace unos días empezará a

operar en Hamburgo (Alemania) a finales de este año o principios del siguiente, mientras que el FL eléctrico lo hará en Gotemburgo (Suecia) este otoño.

El pasado mes de abril, la empresa sueca de transportes Volvo Trucks, presentó en Alemania su primer modelo totalmente eléctrico, el FL Electric. Tres semanas después, la compañía amplía su gama de productos con otro vehículo eléctrico para entornos urbanos, el FE Electric, diseñado para operaciones más pesadas como la recogida de basuras, con masas máximas en combinación de hasta 27 toneladas. El primer FE Electric, con una estructura desarrollada junto con el carrocerero europeo Faun, empezará a operar a principios de 2019 en Hamburgo.

La presentación del nuevo modelo, con la presencia de NEXO-TRANS, tuvo lugar el 8 de mayo en Hamburgo (Alemania), bajo el lema 'Driving progress in the city development'. La *premiere* estuvo dirigida e inaugurada por el director general de Volvo Trucks Alemania, Christian Coolsaet, y el consejero de Estado-Sector de Medio Ambiente y Energía de Hamburgo, Wolfgang Michael Pollmann.

"La introducción del Volvo FE Electric abre la puerta a nuevas formas de cooperación con ciudades que buscan mejorar la calidad del aire, reducir el ruido del tráfico y acabar con la congestión en las horas punta, ya que las operaciones comerciales se pueden realizar de forma silenciosa y sin emisiones de gases a primera hora de la mañana

o a última hora de la noche", afirmó el presidente de Volvo Trucks, Claes Nilsson.

Por su parte, el vicepresidente de las líneas de producto Volvo FL y Volvo FE en Volvo Trucks, Jonas Odermalm, afirmó que "Hamburgo, que en 2011 fue nombrada Capital Verde Europea, lleva mucho tiempo trabajando con éxito en varias acciones para mejorar el desarrollo urbano ecológico y sostenible. Y esto se aplica al Sector del Transporte, en el que los autobuses eléctricos de Volvo ya se están utilizando en la red de transporte público", concluyó Odermalm.

El CEO de Stadtreinigung Hamburg (proveedor de servicios de gestión de residuos de Hamburgo), Rüdiger Siechau, ve grandes ventajas medioambientales en los camiones eléctricos de la ciudad. "Actualmente, cada uno de nuestros 300 vehículos de recogida de basuras convencionales emiten unos 31.300 kg de dióxido de carbono al año. Un camión de recogida de basuras eléctrico, con una batería que aguenta un turno completo de entre ocho y 10 horas, constituye una gran aportación en tecnología. Otro beneficio es el hecho de que Stadtreinigung Hamburg genera una electricidad neutra para el clima que se puede usar para cargar las baterías".

La marca sueca da un paso más en la electrificación de sus flotas, ya que anunció que en el año 2025 la



mitad de todos sus coches serían eléctricos, iniciativa que también se extiende a su gama de industriales pesados. El FE Electric empezará a funcionar en Hamburgo a finales de este año o principios del siguiente, mientras que el FL operará en Gotemburgo (Suecia) en otoño.

Diferencias entre FE y FL

El FE Electric equipa dos motores

(de 370 kW y 260 kW), lo que se traduce en 496 caballos de potencia máxima asociados a una caja de dos velocidades. El par máximo asciende hasta 850 Nm de par, para mover un MMA de 27 toneladas. Sus baterías de iones de litio cuentan con una capacidad que varía entre los 200 y 300 kWh, lo que proporciona una autonomía de hasta 200 kilómetros. El tiempo de carga es variable, con una toma CCS2 de

150 kW se carga en torno a una hora y media; con un cargador de baja potencia el tiempo de espera puede elevarse hasta las 10 horas.

Por otro lado, hay que recordar las características del Volvo FL Electric, modelo que también se creó para uso urbano con un motor eléctrico de 185 kW y una potencia de 248 CV y 425 Nm de par capaces de propulsar sus 16 toneladas de MMA.

‘Todas las partes implicadas ganan con esta colaboración’

En este tipo de actos, la compañía sueca organiza breves ponencias en *petit comité*. Tras el acto de presentación oficial, se realizaron cuatro ponencias rotativas de manera simultánea impartidas por profesionales del Sector: el director de Medio Ambiente e Innovación de Volvo Trucks, Lars Mårtensson, habló sobre el medio ambiente en la ciudad; el director de Movilidad y Automatización de Volvo Trucks, Hayder Wokil, abarcó las demandas del operador; la gerente de Producto Electromovilidad de Volvo Trucks, Anna Thordén, y el gerente de Producto, Líneas Motrices Alternativas y Oferta de Productos de Volvo Trucks, Tobias Bergman, comentaron detalles específicos sobre camiones eléctricos Volvo; y el ingeniero jefe de Volvo Trucks, Edward Jobson, trató las infraestructuras de carga de dichos vehículos.

"Las ciudades cambian, la población crece y los hábitos de con-

sumo se transforman, por lo que la calidad de aire se ve afectada y aumenta la contaminación acústica", comentó Lars Mårtensson, quien mostró un gráfico de la European Environment Agency sobre la exposición de distintas ciudades europeas a la contaminación del aire: Indicador de contaminación Promedio (AEI) en 2015 y contracción de exposición obligatoria. Siendo así, el AEI estaba por encima de la contracción de exposición obligatoria en Croacia, Hungría y Polonia.

Un segundo gráfico sobre contaminación acústica, Noise exposure, mostraba que las ciudades más ruidosas eran Sofía, Luxemburgo y Tallin, pues la mayor parte de su Lnight (indicador de ruido) superaba los 55 dB.

Demandas del operador

Hayder Wokil hizo énfasis en la idea de que, desde Volvo, necesitan entender a todos los clientes de ca-

miones individualmente, para cada uno se elabora un plan antes de mostrarle ningún producto. "Todas las partes implicadas ganan con esta colaboración", afirmó Wokil.

Camiones eléctricos Volvo

Anna Thordén comenzó señalando detalles concretos sobre el nuevo FE, y añadió que "hace años, era muy caro fabricar un vehículo eléctrico. Las cosas están cambiando". Por su parte, Tobias Bergman destacó que este tipo de camiones cubren perfectamente todas las aplicaciones de distribución, con un rango de hasta 60 km en distribución corta y hasta 150 km de rango en distribución larga.

Por otro lado, el responsable de Tecnología Ambiental de Faun, Georg Sandkühler, tras la presentación de un vídeo corporativo, añadió que "debajo de la superficie del vehículo hay un compresor de aire, baterías, caja de alimentación mo-



Ponentes del acto y trabajadores de Stadtreinigung Hamburg con el FE.

dular, transmisión Volvo de dos velocidades y motores eléctricos".

"Actualmente, la electricidad tiene un precio muy bajo debido al impulso de las energías renovables. La energía eólica es la más barata por lo general", explicó Edward Jobson. Respecto a la infraestructura de carga de baterías para automóviles, en Europa habrá, a finales de 2019, 400 lugares de carga, mientras que en Estados Unidos se planea que haya 290 a finales de 2019.

Siendo así, algunos puntos clave respecto al FE son: una planta eólica de 4 kW produce suficiente energía para conducir 200 camiones eléctricos FE; o un giro completo del rotor de un molino de viento mueve un camión 1,5 km. Con ello, se ahorrarían 2.500 metros cúbicos de combustible por año, cuyo coste es de 15.000 euros. Además, se reducirían las emisiones de gases de efecto invernadero en 10.000 toneladas de CO2 por año.

CAP y permisos en la UE

► **DIRECTIVA (UE) 2018/645 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 18 DE ABRIL DE 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.**

En el DOUE, a 2 de mayo de 2018.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, Vista la propuesta de la Comisión Europea, Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales, Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, Previa consulta al Comité de las Regiones, De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, Considerando lo siguiente:

1.- En su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 'Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible', la Comisión establece el objetivo 'visión cero', conforme al cual la Unión debe aproximarse al objetivo de supresión total de víctimas mortales en el transporte por carretera para 2050.

2.- En su Comunicación sobre las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 la Comisión propuso además el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020, comenzando a partir de 2010. Con vistas a alcanzar esta meta, la Comisión estableció siete objetivos estratégicos, que incluían la mejora de la educación y la formación de los usuarios de las vías públicas, así como la protección de los usuarios vulnerables.

3.- El Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 refrendó el objetivo vinculante de reducir internamente por lo menos en un 40 % las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los sectores de la economía para 2030 con respecto a los valores de 1990. Dicho objetivo contribuirá al cumplimiento de los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París. Para llevar a cabo esas reducciones es necesaria la aportación de todos los sectores de la economía. El sector del transporte necesita un enfoque global en lo que se refiere al fomento de las reducciones de las emisiones y la eficiencia energética. Debe avanzarse hacia una movilidad de bajas emisiones, entre otras vías, mediante la investigación y la introducción de avances tecnológicos que ya están disponibles. Los conductores deben estar debidamente formados a fin de conducir de la manera más eficiente.

4.- Después de evaluar la aplicación de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (3), la Comisión detectó una serie de deficiencias. Las principales deficiencias detectadas consistían en dificultades e inseguridad jurídica en torno a: la interpretación de las exenciones; el contenido de la formación, qué solo en parte se consideró pertinente para las necesidades de los conductores; las dificultades de los conductores para obtener el reconocimiento mutuo de acciones de formación total o parcialmente realizadas en otro Estado miembro; e incoherencias en los requisitos de edad mínima entre las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (4).

5.- Con el fin de mejorar la claridad jurídica de la Directiva 2003/59/CE, deben suprimirse o modificarse todas las referencias a los actos de la Unión derogados o sustituidos.

6.- Con el fin de aportar certidumbre jurídica y coherencia con otros actos de la Unión, es necesario efectuar algunos cambios en las exenciones de la Directiva 2003/59/CE, para lo que conviene tener presentes las excepciones similares del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (5). Algunas de estas exenciones se aplican a situaciones en que la conducción del vehículo no constituye la actividad principal del conductor y en las que el cumplimiento de los requisitos de la Directiva 2003/59/CE supondría una carga desproporcionada para dichas personas. Por lo general, se considera que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando ocupa menos del 30 % del tiempo de trabajo mensual.

7.- En los casos en que se trate de una conducción realizada con poca frecuencia y en zonas rurales por conductores que abastezcan a sus propias empresas, deben aplicarse exenciones, siempre y cuando la

incluida la opción de ampliar la red del permiso de conducción de la UE creada en virtud de la Directiva 2006/126/CE. Dicha acción permitirá, entre otros beneficios, que los Estados miembros puedan acceder fácilmente a la información sobre las acciones de formación completas que no consta en el permiso de conducción del conductor. Es importante que los Estados miembros y la Comisión se esfuercen por orientar más el desarrollo de esta función hacia el acceso en tiempo real durante las inspecciones en carretera.

11.- Teniendo en cuenta la evolución de la formación y la educación, y con el fin de asegurar la contribución de la Directiva 2003/59/CE a la seguridad vial, así como la pertinencia de la formación para los conductores, es preciso que en los cursos de formación se haga más hincapié en los temas relacionados con la seguridad vial, por ejemplo, la percepción del peligro, la protección de los usuarios vulnerables (en particular de los peatones, los ciclistas y las personas con movilidad reducida), la conducción eficiente desde el punto de vista del carburante, las condiciones meteorológicas extremas y las

los Estados miembros que puedan obstaculizar el reconocimiento mutuo y restringir el derecho de los conductores a llevar a cabo su formación continua en el Estado miembro en el que trabajan, las autoridades de los Estados miembros, si la formación completada no puede indicarse en el permiso de conducción, deben expedir la tarjeta de cualificación del conductor en la forma prescrita por los modelos normalizados, que garantiza el reconocimiento mutuo de todos los conductores que cumplan los requisitos de la Directiva 2003/59/CE.

15.- La utilización del certificado de conductor por conductores de terceros países como prueba de conformidad con el requisito de formación podría suponer un obstáculo para los conductores cuando el transportista devuelve el certificado a la autoridad expedidora, en particular cuando estos conductores desean asumir un empleo en otro Estado miembro. Para evitar situaciones en que, en estas circunstancias, los conductores pudieran tener que repetir su formación cuando se incorporen a un nuevo puesto de trabajo, se debe alentar a los Estados miembros a cooperar e intercambiar información sobre las cualificaciones del conductor.

16.- Para permitir una transición fluida, los certificados de conductor válidos y las tarjetas de cualificación de conductor válidas de conformidad con las normas aplicables antes de la aplicación de las disposiciones modificadas por la presente Directiva deberían reconocerse hasta la fecha de su expiración. Las modificaciones no invalidan la formación cursada antes de su aplicación ni los permisos de conducción expedidos para certificar dicha formación.

17.- A fin de aportar claridad jurídica y garantizar unas condiciones armonizadas en materia de edad mínima a efectos de lo dispuesto en la Directiva 2003/59/CE, es preciso introducir una excepción clara en la Directiva 2006/126/CE que disponga que los permisos de conducción pueden expedirse a las edades mínimas previstas en la Directiva 2003/59/CE. Esta aclaración se refiere a la edad mínima para los conductores de determinadas categorías de vehículos titulares del CAP y no modifica las opciones existentes para reducir las condiciones relativas a la edad mínima ni para establecer exenciones respecto de las mismas.

18.- Las modificaciones de la Directiva 2006/126/CE deben limitarse a aquellas que estén directamente relacionadas con la revisión de la Directiva 2003/59/CE y a la facilitación del uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos. Parece deseable un análisis más profundo de la ejecución y aplicación de la Directiva 2006/126/CE, incluida la delimitación entre determinadas categorías de vehículos; dicho análisis debería incluirse en una eventual futura revisión de la Directiva 2006/126/CE.

19.- Con el fin de contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a la mejora de la calidad del aire, facilitando el uso de vehículos impulsados por combustibles alternativos, los Estados miembros deben tener la posibilidad de permitir, en su territorio, que los titulares de un permiso de conducir de categoría B conduzcan determinados tipos de vehículos impulsados por combustibles alternativos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg, pero no exceda los 4.250 kg. Esa posibilidad de superar los 3.500 kg debería estar condicionada a que la masa se deba exclusivamente al exceso de masa debido a los sistemas de propulsión alternativos y sin perjuicio de las limitaciones y condiciones destinadas a evitar efectos negativos en la seguridad vial.

➡ **Sigue en el próximo número**

su línea directa con **Nexotrans**

Nexotrans pone a su disposición un amplio servicio de correo electrónico, con objeto de facilitar la comunicación entre sus distintos departamentos y sus lectores y clientes. La lista adjunta presenta las principales direcciones de correo de la redacción, secciones y departamentos del Periódico y del Grupo NEXO.

editores@nexotrans.com
direccion@nexotrans.com
redaccion@nexotrans.com
coordinacion@nexotrans.com
panorama-actualidad@nexotrans.com
opinion@nexotrans.com
coyuntura@nexotrans.com
estudios@nexotrans.com
contacto-vehiculo@nexotrans.com

novedades-vehiculos@nexotrans.com
industria-auxiliar@nexotrans.com
guia-vehiculos@nexotrans.com
legislacion@nexotrans.com
consultorio@nexotrans.com
curso@nexotrans.com
agenda@nexotrans.com
administracion@nexotrans.com
publicidad@nexotrans.com

Nexotrans es un periódico del Grupo NEXO. Lope de Vega, 13. Madrid 28014. P.O. Box 10.119. Tfno. 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

seguridad vial siga estando garantizada. Debido a las diferentes condiciones en las zonas rurales de la Unión en lo que se refiere a la geografía, el clima y la densidad de la población, los Estados miembros deben disponer de discrecionalidad a la hora de determinar si este tipo de conducción se puede considerar ocasional y si tal exención repercute en la seguridad vial, por ejemplo, sobre la base del tipo de carretera, el volumen de tráfico o la presencia de usuarios vulnerables en la vía pública.

8.- Dado que las distancias que las personas que trabajan en la agricultura, la horticultura, la silvicultura, la ganadería y la pesca, que están exentas de la aplicación de la presente Directiva, deben cubrir durante el desempeño de su trabajo varían en toda la Unión, corresponde a cada Estado miembro determinar en su Derecho nacional distancias máximas permitidas partiendo del centro de explotación de la empresa a la que se aplican las exenciones.

9.- Los conductores que estaban exentos del requisito de la cualificación inicial, aunque continúen disfrutando de la exención, deberán no obstante someterse periódicamente a una formación continua para garantizar que mantienen actualizados los conocimientos esenciales para su trabajo.

10.- Los Estados miembros, en cooperación con la Comisión, deben intercambiar electrónicamente información sobre los certificados de aptitud profesional (CAP). Deben desarrollar la plataforma electrónica necesaria teniendo en cuenta un análisis de costes y beneficios por parte de la Comisión,

operaciones especiales de transporte. En este contexto, los cursos deben referirse también a los sistemas de transporte inteligente y evolucionar con el desarrollo tecnológico.

12.- Los Estados miembros deben disponer de la posibilidad de mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en las tecnologías de la información y la comunicación (como el aprendizaje electrónico y el aprendizaje mixto) en parte de los cursos, garantizando al mismo tiempo su calidad. Al mejorar y modernizar la formación a través de instrumentos basados en TIC, es importante tener en cuenta que algunos temas específicos requieren formación práctica y no pueden abordarse adecuadamente con estas herramientas de aprendizaje, por ejemplo la instalación de cadenas para la nieve o la colocación de las caderas, u otros aspectos formativos donde el aspecto práctico es importante. La formación práctica puede, pero no tiene que consistir en conducir. Una parte importante de la formación requerida en virtud de la presente Directiva debe llevarse a cabo en un centro de formación autorizado.

13.- Para garantizar la coherencia entre las diferentes formas de formación exigidas por la legislación de la Unión, los Estados miembros deben contar con la posibilidad de combinar diferentes tipos de formación, por ejemplo, la relativa al transporte de mercancías peligrosas, a la sensibilización en materia de discapacidad o al transporte de animales, con la formación prevista en la Directiva 2003/59/CE.

14.- Para evitar prácticas divergentes entre

El permiso de conducir B valdrá para ecológicos de hasta 4.250 kg

La DGT confirma a UNO que será necesaria una antigüedad de dos años

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha informado a UNO, Organización Empresarial de la Logística y el Transporte, que autorizará la conducción de vehículos ecológicos de hasta 4.250 kilos con el permiso B, siempre que el conductor posea una antigüedad mínima de dos años con esa licencia, compensando así el exceso de peso que conllevan las baterías y depósitos de los vehículos ecológicos.

De esta manera, si el vehículo ecológico sobrepasa los 3.500 kilos y siempre que no exceda de 4.250 kilos, puede ser conducido por quienes cuenten con una antigüedad de dos años de la licencia de conducción B y no se les exigirá la obtención de la licencia C, estipulada para los vehículos de más de 3.500 kilos de MMA.

"Se trata de una decisión fundamental para incentivar el uso de vehículos ecológicos en el sector logístico español. Hemos venido trabajando intensamente con la DGT en esta línea para materializar una compensación que evitara la exigencia de la obtención del permiso de conducción C para los vehículos ecológicos que, por el peso de sus baterías o tanques, superaran los 3.500 kg", explica el secretario general de UNO, Francisco Aranda. "Agradecemos la actitud



proactiva de la DGT, tanto del área de Movilidad como la de Formación Vial, para defender medidas que favorezcan la expansión del uso de vehículos ecológicos en el sector y eliminar las barreras normativas que existían para ello".

Cuestión de lógica

"Con esta medida, además, se avanza hacia una armonización normativa y seguimos los pasos normativos de otros países europeos como Suecia y Alemania. Se trata de una medida importante para las empresas de paquetería y logística si realmente se quiere fomentar una transición de furgonetas tradicionales hacia vehículos eléctricos o de gas", argumenta Aranda. Una furgoneta de 3.500 kilos, por ejemplo, si es propulsada por energías alternativas, pasa a tener una masa máxima autorizada de 3.800 kilos, debido al peso de las baterías y/o tanques de gas que utiliza para ser ecológica, sin olvidar además la pérdida de volumen de carga que genera. "Si el objetivo es favorecer el uso de vehículos ecológicos, tenemos que salvar esta serie de dificultades que acaban frenando la expansión de su uso en España", añadió el secretario general de UNO.

Valenciaport y Anfac comparten su visión sobre cómo incrementar el tráfico de automóviles

Valenciaport recibió el pasado día 4 la visita de una delegación de Anfac, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones. El encuentro contó con la presencia de Arantxa Mur, directora económica de Anfac, así como representantes de las principales empresas automovilísticas como Fiat, Seat, Renault, Toyota y Ford. La delegación fue recibida por el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Aurelio Martínez, y fue atendida por Francesc Sánchez, director general de la APV; Mar Chao, directora comercial y de desarrollo de negocio de la APV; Fátima Zayed, gerente de servicios logísticos; y José Luis Aznar, responsable de la Marca de Garantía.

La jornada, además de tratar acerca de las ventajas competitivas y la potencialidad de Valenciaport en tráfico de vehículos (la segunda mercancía más importan-

te después de los contenedores), sirvió de puesta en común sobre las necesidades y preocupaciones de las empresas automovilísticas en materia de tráfico y permitió proponer, de manera conjunta con Valenciaport, medidas que contribuyan a un crecimiento sostenido del tráfico de vehículos.

En este sentido, Arantxa Mur señaló que "los puertos de Valencia y Sagunto son puertos de referencia para el sector del automóvil tanto en movimiento de vehículos como de piezas. Por ello, este tipo de encuentros entre la Autoridad Portuaria, la Marca de Garantía y los asociados de Anfac, permiten que las marcas conozcan los esfuerzos realizados por el puerto para mejorar los servicios prestados y a éste las preocupaciones y posibles líneas de actuación a llevar a cabo para continuar creciendo".

Durante el encuentro, Francesc Sánchez, director general de la APV, puso en valor la importante apuesta



de la APV por el tráfico ferroviario, materializada en las distintas actuaciones de mejora previstas para 2018-2019. Posteriormente, Mar Chao fue la encargada de presentar a la delegación todas las potencialidades del recinto valenciano. En este sentido, Chao destacó que "los

puertos de Valencia y Sagunto somos una gran opción para el tráfico automovilístico por nuestra amplia red de conexiones internacionales ya que disponemos de conexiones marítimas con 1.000 puertos de los cinco continentes a través de más de 100 líneas regulares".



SIL'18 se plantea mejorar la experiencia de los visitantes

El SIL Barcelona es una feria donde se hacen "buenos negocios y muchos contactos". Ese es el máximo objetivo de la organización y 20 años experiencia de Feria de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa lo avalan. Para que este objetivo de generar negocio y contacto se cumpla al máximo, el SIL 2018 lanza SIL Visitor Experience, una iniciativa cuyo objetivo es poner en contacto directo a los visitantes de la feria con las empresas expositoras de mayor interés para ellos.

El objetivo del SIL Visitor Experience es emparejar (*match*) y reunir (*meet*) a los visitantes con las empresas expositoras que más les puedan interesar para su

negocio. Para ello, es imprescindible contar con información de primera mano sobre los intereses y expectativas de cada visitante. Así, para acreditarse, cada visitante debe rellenar un formulario en el que especifique qué tipo de empresa busca en el SIL y qué sector es el que más le interesa.

Una vez recibido el formulario, el SIL hace una selección de las empresas más afines a los intereses del visitante. Con este listado, cada uno puede programarse una agenda de reuniones. Este servicio único ahorra tiempo y esfuerzo a los profesionales de cara a planificar su visita. Durante su estancia en el SIL pueden capturar todos los datos de los contactos que realice en la feria a través de la app del SIL, que también permite exportar dichos contactos en Excel y recibirlos en el correo electrónico del visitante, para que éstos queden debidamente registrados y guardados.

Círculo Logístico

Siete ediciones anteriores confirman que el Círculo Logístico es un espacio donde se generan contactos y negocio. SIL Barcelona contará un año más con este espacio exclusivo donde las empresas expositoras podrán contactar con los directores de logística y/o cargadores de empresas industriales de alimentación, química, farmacéuticas, textil, automoción...

Para poder contactar con el máximo número de empresas expositoras, el Círculo Logístico organiza un *speed dating*, es decir, una serie de citas breves en las que ambas partes tienen la oportunidad de conocerse e intercambiar tarjetas para ampliar el contacto en el futuro. Además, en el Círculo Logístico se celebra un Lunch Networking, donde las partes se conocen de una forma más distendida.

Correos Express pone en marcha un proyecto para distribución sostenible

Mares ya está implantado en Palma de Mallorca, Barcelona o Málaga

Correos Express ha puesto en marcha el proyecto Mares (Medios Alternativos de Reparto Ecológico y Sostenible), cuyo objetivo es desarrollar y utilizar medios de reparto alternativos más sostenibles medioambientalmente, compatibles con las zonas peatonales y que sean respetuosos con el entorno monumental y estético de los centros urbanos y cascos históricos de las ciudades.

Mares ya se ha implantado en forma de bicicletas eléctricas en tres ciudades: Palma de Mallorca, Barcelona y Málaga, y está previsto extenderlo de forma progresiva a otras ciudades españolas. En cuanto al resto de iniciativas, ya se han realizado varias pruebas piloto en Bilbao, San Sebastián, Barcelona, Alicante o Madrid, con buenos resultados.

Con esta iniciativa, Correos Express ofrece una respuesta, innovadora y sostenible, adecuada a las necesidades de las zonas céntricas y a las nuevas ciudades que a menudo ofrecen un difícil acceso y que, cada vez más, se comprometen con la protección del medio ambiente y la reducción del impacto de CO2.

El director de Operaciones de Correos Express, Antonio Fuentes, ha explicado que "la mayoría de las



grandes ciudades españolas tienen un centro monumental de enorme belleza que hay que cuidar. Nuestro objetivo con esta iniciativa es limitar al mínimo el impacto de nuestro servicio, asegurando la calidad de las entregas a los clientes. Este medio alternativo de reparto, junto con otros que ya tenemos en marcha, es el más idóneo".

Reparto alternativo

Con el proyecto Mares, Correos Express completa sus servicios con nuevos sistemas alternativos al reparto tradicional, mostrando su compromiso con el medio ambiente. Las nuevas modalidades de reparto se adaptan con rapidez y facilidad a las nuevas necesidades

de las almendras de las ciudades sin descuidar la calidad del servicio y sin olvidar dar respuesta a las nuevas exigencias del reparto en la última milla. De acuerdo con los primeros resultados de esta iniciativa, Correos Express contempla un aumento del número de bicicletas tanto en las ciudades donde ofrece ya el servicio, como en las que, de manera paulatina, se vayan incorporando.

"La respuesta del público está siendo excelente", indica el gerente de la delegación de Palma de Mallorca, José Manuel Parra: "La gente se hace fotos con nuestros equipos de entrega, que han pasado a ser parte del paisaje urbano, y los clientes están encantados porque se mantiene la calidad del servicio".

Luis Simoes reparte 4.000 envíos de comercio electrónico

Luis Simões impulsa la logística para el e-Commerce, servicio que en los últimos años está tomando una importancia creciente motivado por los cambios en los hábitos de consumo. Una transformación a la que la compañía ha sabido anticiparse y que tiene ya totalmente integrada en su operativa diaria desde 2013, para lo que cuenta con más de 5.000 m2 dedicados a este tipo de servicios que le permiten llevar a cabo cerca de 4.000 expediciones diarias de e-Commerce.

Entre las soluciones que Luís Simões ofrece a sus clientes en este ámbito, destacan el almacenaje, la preparación de pedidos por unidad, el *packaging*, la gestión administrativa o la distribución. Unas labores que Luís Simões ajusta a las necesidades de cada cliente y que estima que podrían reportarle más de 2,2 millones de euros de facturación a nivel ibérico solo en 2018.

El almacén de Cabanillas del Campo ha sido la incorporación más reciente en este tipo de servicios con la entrada de la operativa de Nestlé Dolce Gusto, un nuevo cliente estratégico en el ámbito del e-Commerce que permitirá a esta plataforma de más de 66.000 m2 reforzar su posición como eje vertebral de la actividad de Luís Simões en España.

En Portugal, Luís Simões cuen-



ta con operativas de e-Commerce en sus plataformas de Vila Nova de Gaia, Carregado y Azambuja.

La tecnología

En el marco de apuesta por impulsar este tipo de operativas, que se caracterizan por la existencia de altos picos de demanda y un elevado nivel de exigencia en cuanto a fechas y plazos de entrega, Luís Simões ha reforzado su inversión en herramientas tecnológicas que le permitan mejorar en agilidad y eficiencia. Una inversión que se ha traducido en la implantación de soluciones como el pick & put to light, así como otras destinadas a dar soporte a las operaciones realizadas en el almacén y que tienen como principal objetivo incrementar su eficiencia en las labores de *picking* y minimizar al máximo el porcentaje de error. Luís Simões trabaja también en la implantación de nuevas y mejores opciones de *packaging*.



Itene presenta su manual de buenas prácticas para última milla

El Instituto Tecnológico del Embalaje, Logística y Transporte (Itene) presentó en Hispack, acaba de cerrar sus puertas en Barcelona después de cuatro jornadas, el manual de buenas prácticas. El manual fue presentado por Sergio Güerri, responsable del departamento de Transporte, Movilidad y Logística de Itene, durante la segunda jornada de la feria, en la que el instituto participa a través de la organización de diversas ponencias y mesas redondas y de la exhibición de muestras de proyectos sobre sistemas de envasado y transporte de mercancías.

Entre las problemáticas detectadas están la fragmentación de pedidos y entregas, las entregas fallidas, los picos de demanda, los tiempos y los costes de en-

trega, el tráfico y la contaminación.

"La logística de 'última milla' alude a la entrega y recogida de mercancías en ciudades, ya sea a empresas o a particulares, y representa alrededor del 30% del coste total de la cadena de suministro, por lo que su optimización tiene un impacto significativo en la rentabilidad de los operadores que intervienen en ella y en la sostenibilidad ambiental de las urbes", explicó Güerri. Entre las problemáticas detectadas en este ámbito están la fragmentación de pedidos y entregas, las entregas fallidas, los picos de demanda, los tiempos y los costes de entrega, el tráfico y la contaminación.

La guía se encuentra disponible en el sitio web de Itene para su descarga.

Alfilpack lanza en Hispack su sistema a demanda de producción 'Just in Pack'

Alfilpack ha aprovechado su participación en Hispack 2018 para dar a conocer su nuevo sistema de producción a demanda, Just in Pack. Se trata de un sistema de fabricación de *packaging* adaptado a las cantidades requeridas por el cliente, permitiendo personalizar los lotes de pedido, cubrir la alta variabilidad de productos y las necesidades cambiantes del mercado.

Just In Pack se caracteriza por contar con un novedoso cuerpo de impresión digital que no requiere inversión en útiles de fabricación y mejora la trazabilidad de la información gracias al software informático desarrollado. Permite trabajar fabricando lotes sin cantidad mínima, además de tener el valor añadido tanto en la calidad del diseño como en el sistema global de producción.

Con esta nueva línea de negocio, Alfilpack reafirma su apuesta por la inversión en I+D+i en su compromiso por transformar los sistemas productivos. Una estrategia en la que la firma valenciana ha centrado sus esfuerzos en el último periodo y que busca reducir costes para el cliente, minimizar tiempos y ofrecerle un control total de los sistemas productivos en cada una de sus fases.

Asimismo, Alfilpack decidió uti-



lizar la repercusión nacional e internacional de este certamen, celebrado en Barcelona del 8 al 11 de mayo, para presentar su modelo de negocio basado en el concepto 'Packaging 4.0', que se materializa en un embalaje multimaterial, personalizado, integrado y conectado. Esta filosofía de trabajo defiende la integración total del embalaje con la cadena de suministro del cliente, la conectividad gracias al desarrollo de herramientas tecnológicas avanzadas, el uso de todo tipo de

materiales para la confección del embalaje y su máxima personalización y adecuación a los requerimientos del usuario.

"Percibimos entre los visitantes a nuestro stand un gran interés por todo lo relacionado con la flexibilidad a la hora de diseñar soluciones adaptadas a sus productos y procesos, lo que nos lleva a reafirmarnos en esta modalidad orientada al 100% a las necesidades del cliente", ha señalado el director de Operaciones, Pablo Lluch.

Grupo Moldtrans incorpora su amplia experiencia a la red de Palletways

El Grupo Moldtrans, operador español de transporte terrestre internacional, marítimo, aéreo, distribución nacional, logística, servicios feriales y aduanas, se ha incorporado a Palletways, red europea de distribución exprés de mercancía paletizada presente en 20 países. Gracias a este acuerdo, el Grupo Moldtrans reforzará su cobertura en la Península Ibérica desde sus delegaciones de Barcelona (España) y Oporto (Portugal), permitiendo agilizar la distribución en ambos países de las mercancías de los clientes ubicados en la Península Ibérica, y ofreciendo a sus más de 40 corresponsales europeos un servicio de distribución con un alto valor añadido.

Según datos de la patronal Fedemco, en España se transportan anualmente más de 425 millones de pallets, un porcentaje que crece una media del 3% cada año. Sin embargo, para que las mercancías paletizadas puedan llegar rápidamente a su destino, se requiere una estrecha coordinación entre las empresas de transporte y logística implicadas en el proceso.

La incorporación del Grupo



Moldtrans a la red de distribución Palletways Iberia permitirá ampliar la cobertura del servicio en España y Portugal, países donde tiene una amplia presencia. Las oficinas del Grupo Moldtrans que darán servicio a la red de Palletways son la delegación de Barcelona, que cuenta con 5.000 m2 de superficie, y la delegación de Oporto, con 2.000 m2 de superficie.

Declaraciones

Carlos Moldes, presidente del Grupo Moldtrans, destaca respecto a este acuerdo: "Nuestra incorporación a la red de Palletways nos permite ampliar la oferta de servicios que

prestamos a nuestros clientes, trabajando de la mano de un líder en el sector de la distribución exprés de mercancía paletizada y teniendo acceso a su red europea de distribución. Esto supone una gran oportunidad para aportar más valor a nuestros clientes y corresponsales, al afianzar y complementar nuestros servicios en el mercado europeo con esta nueva oferta".

Tal y como señala Gregorio Hernando, director general de Palletways Iberia, "contar con una compañía potente y de primer nivel, como es el Grupo Moldtrans, como nuevo miembro es un motivo de satisfacción para nuestra Red".

Palletways cumple 12 años de éxito en la Península Ibérica

Palletways Iberia celebra el 12º aniversario desde su implantación en la Península Ibérica, como compañía de distribución exprés de mercancía paletizada.

Tras más de una década de actividad en Iberia, cuenta con una amplia cobertura geográfica que cubre todo el territorio peninsular e islas, a través de sus más de 65 miembros. Dispone, además, de tres centros de operaciones ubicados en Madrid, Zaragoza y Jaén. Este último, un año después su apertura, ha superado las

expectativas, triplicando su volumen diario con respecto a la fecha de arranque. Por su parte, el de Zaragoza, recientemente internacionalizado, ha contribuido a mejorar los tiempos de tránsito y la eficiencia operativa en los tráfic en el Sur de Europa. El hub de Madrid se encuentra en Alcalá de Henares y es la sede central de la compañía en la Península.

Luis Zubialde, director general del Grupo, señala que "han pasado 12 años desde el 5 de mayo de 2006, cuando comenzamos con los primeros 190 pallets movidos en la primera noche. Hoy, Palletways Iberia mueve más de 4.000 diarios, una cifra que confirma el buen hacer y el compromiso adquirido con nuestros

clientes y su confianza lograda a lo largo de todos estos años".

Por su parte, Gregorio Hernando, director general de la Red Ibérica, desea "agradecer a los miembros

su esfuerzo, implicación e identificación con los valores de la compañía, así como a todo el equipo humano y a los que formáis parte de la familia de Palletways Iberia, por vuestra confianza y dedicación para proporcionar una excelente calidad de servicio que, como todos sabéis, es el factor diferencial de Palletways. Los resultados han sido excelentes".



SILBARCELONA expo & congress 5-7 Junio 2018 // B2B



La Feria líder de Logística, Transporte, Intralogística y Supply Chain del Sur de Europa



Organizado por:
el CONSORCI
barcelona



El CEL convoca la 40ª edición de sus Jornadas Logísticas

El Centro Español de Logística (CEL) celebra la edición 40ª de las Jornadas Logísticas CEL, que tendrá lugar el próximo 30 de mayo en la sede del COEM, en Madrid.

Esta edición tan especial, por su coincidencia con el 40º Aniversario del CEL, contará con el patrocinio de Gefco, Palletways y Allison Transmission.

Como cada año, las Jornadas CEL incluyen una visita a una instalación logística de prestigio y ponentes de grandes organizaciones como Accenture, Campofrío, DHL o Seur, que expondrán los casos de éxito más relevantes con un tema común, que este año será 'Las claves de la Transformación Digital para alcanzar el éxito en el contexto de la Cuarta revolución industrial y la Logística 4.0'.

Además, las jornadas contarán con una mesa redonda en torno a los ecosistemas emprendedores como generadores de innovación para el sector de la logística y el transporte, en la que participarán compañías como Goi Travel, Everis, Last Mile, Mahou San Miguel o Stuart.

Conway España fue la filial que más aportó al crecimiento del Grupo Lekkerland en 2017

En 2017, el Grupo Lekkerland generó ventas por valor de 12.800 millones de euros (13.000 el año anterior). El resultado de las operaciones antes del resultado financiero fue de 104,3 millones.

"Podemos volver la mirada hacia 2017 con una gran satisfacción. Tuvimos que superar una sucesión de desafíos a medida que la intensidad de la competencia se hizo más feroz en general, el mercado del tabaco disminuyó y un cliente importante cambió gradualmente a un competidor. Tuvimos éxito, como lo demuestra el resultado", ha señalado Patrick Steppe, director ejecutivo (CEO) de Lekkerland AG & Co. KG.

Las ventas disminuyeron ligeramente en todos los segmentos. En Alemania, cayeron un 2,1% en comparación con el año anterior hasta los 7.571 millones, mientras que en el resto de Europa Occidental, las ventas disminuyeron un 1% hasta los 5.213,3 millones.

Las ventas en el grupo de productos de tabaco disminuyeron un 2,7% hasta los 10.120,7 millones, mientras que las ventas en el margen superior de alimentos aumentaron una vez más un 2,6%,



hasta los 2.544,4 millones. Sobre esta base, Lekkerland ha ampliado su estrategia mediante dos acciones adicionales: el enfoque en la "Activación Minorista" y en el segmento de mercado de la restauración organizada.

Como parte de la primera de estas estrategias, Lekkerland ofrece a sus clientes soluciones y conceptos que se adaptan a las necesidades actuales de los consumidores. Además, Lekkerland tiene la intención de expandir su posición en el mercado en el área de la restauración organizada.

En 2018, el Grupo Lekkerland se centrará en la implementación de su estrategia avanzada. Debido al continuo aumento de la presión competitiva y al exigente mercado del tabaco, es probable que los indicadores clave de éxito en el año comercial 2018 sean más bajos que en el año comercial 2017, aunque se prevé que coincidan con el buen nivel del año 2016.

Conway España

Conway España afirmó su posi-

ción como uno de los principales proveedores de cadena de suministro para restaurantes de servicio rápido en 2017, logrando incorporar nuevos clientes y extender los contratos con algunos de sus principales clientes, entre ellos Burger King. Como resultado, las ventas aumentaron un 7,8% hasta alcanzar 520,9 millones de euros en 2017.

Con un crecimiento de 37,7 millones de euros en términos absolutos, España presenta el mayor aumento en el grupo Lekkerland. Al igual que en el año anterior, esto se debe principalmente al aumento en los volúmenes de ventas para importantes clientes de cartera, en particular operadores internacionales de cadenas de restaurantes de servicio rápido.

"Trabajamos continuamente para mejorar las soluciones que ofrecemos, haciéndolas aún más convenientes para nuestros clientes, y para ofrecer la mejor experiencia posible para el cliente. Esta es la base de nuestro éxito y continuaremos haciéndolo en 2018", según las palabras de Pedro Giménez, director gerente de Conway España.

FedEx publica el informe del año 2018 relativo a responsabilidad corporativa

FedEx Corp. acaba de presentar su Informe Global Citizenship Report (GCR) 2018, que detalla cómo la compañía conecta el mundo de manera responsable. El informe incluye diferentes actualizaciones Versan sobre las estrategias, los objetivos, los programas y el progreso de la empresa en tres áreas clave: Economía, Medio Ambiente y Personas. El informe también incluye estadísticas del progreso de los objetivos de ciudadanía durante el año fiscal 2017, que finalizó el 31 de mayo de 2017.

"Reiteradamente, los clientes nos dicen que quieren hacer negocios con compañías que se esfuerzan por hacer del mundo un lugar mejor", dijo David J. Bronczek, presidente y COO de FedEx Corp. "Pero, lo que es más importante, creemos que es nuestra responsabilidad elevar el listón de cómo un buen ciudadano corporativo debe comportarse con sus miembros de equipo, clientes y comunidades de todo el mundo".

Puntos destacados

— Economía.- FedEx superó los 60.000 millones de dólares de ingresos por primera vez, un aumento del 20% con respecto al año fiscal 2016. A través del éxito de los resultados financieros de la compañía, creó ingresos y oportunidades para diferentes públi-



cos. En dos años, se ha cumplido más de la mitad de la meta marcada por el programa global de donaciones benéficas FedEx Cares.

— Medio ambiente.- FedEx evitó más de 2,3 millones de toneladas de CO2 en total a través de iniciativas de ahorro de energía en toda la compañía con su programa Reduce, Sustituye, Revoluciona. FedEx incorporó casi 300 vehículos eléctricos a su flota, lo que eleva el número total de vehículos eléctricos a más de 2.100. FedEx Freight también anunció planes para encargar 20 camiones Tesla Semi totalmente eléctricos.

— Personas.- Más de 425.000

miembros del equipo en todo el mundo están unidos por su compromiso con el programa Purple Promise: para hacer que cada experiencia FedEx sea excepcional. A cambio, la compañía ofrece a los empleados un entorno de trabajo seguro e inclusivo donde todos tienen oportunidades de crecer y prosperar. Miles de miembros del equipo de FedEx ofrecieron voluntariamente su tiempo y talento en los lugares donde viven. En el año fiscal 2017, los voluntarios colaboraron con un total de 111.200 horas, lo que equivale a casi 14.000 días de ocho horas.

Mail Boxes y sus soluciones para acciones de micrologística

La compañía Mail boxes Etc. detecta un aumento en la demanda de servicios de micrologística. Start Ups y negocios e-commerce de todos los tamaños solicitan información sobre procesos relacionados con la logística. El objetivo es poder concentrarse en sus negocios y ser más productivos, delegando la gestión de los procesos relacionados con la logística y envíos a un experto.

Uno de los principales impedimentos con el que se encuentran las empresas para implementar sus negocios online es la logística. Los responsables de negocios online buscan optimizar estos procesos para lograr la rentabilidad de la empresa. Cuando contactan con los profesionales de Mail boxes Etc, lo hacen buscando apoyo desde la parte comercial, a la gestión completa de la logística y de los envíos. Incluso solicitan soporte en la postventa.

"Tenemos una solución específica para e-commerce. Nos encontramos con responsables de

start-ups cuya idea de negocio es muy clara y muy buena, pero necesitan apoyo en todas las tareas relativas a la logística. Nosotros ofrecemos conocimientos en todos los procesos de la cadena de suministro, centros de distribución, recibo y despacho de mercancías, inventario, almacenamiento...", comenta Óscar Adell, responsable de Operaciones de Mail Boxes Etc.

Para poder dedicarse a su actividad principal, las empresas online utilizan el *plug in* de Mail Boxes Etc, que gestiona integralmente la logística de su e-commerce. De esa manera, la compañía se despreocupa del envío de las ventas de su tienda online, y el centro MBE más cercano se ocupa de todo. Una vez entra de forma automatizada el aviso de una nueva venta de un artículo en *stock*, el centro MBE puede realizar en ese mismo instante el *picking*, embalaje y envío, ofreciendo al comprador una experiencia única al nivel de las grandes tiendas online.



INDUSTRIA AUXILIAR

ABS	
FRENOS KNORR-BOST BK	☎ 902-100569
Avda. Letxumborrio, 58 Irún	📍 943-614063
HALDEX EXPAÑA	☎ 93-5731030
C/Garbí,3 PARETS VALLES	📍 93-5730728
ROBERT BOSH	☎ 91-4081700
Hnos. García Noblejas, 19 MADRID	📍 91-3279882
V.C.A. TRANSFORM, SL	☎ 91-7766545
Cª. Vicalvaro-Rivas,K.1,5 MADRID	📍 91-7766961
WABCO ESPAÑA	☎ 91-6751100
Antig. Cª. Barcelona,18,8TORREJONARDOZ	📍 91-6764554

ADHESIVOS-MASILLAS

3M ESPAÑA	☎ 91-3216000
Juan Ig. Luca de Tena, 19 MADRID	📍 91-3216002
ABRATECNIC	☎ 93-6820962
Industria, 40 La BARCA	📍 93-6821199
ADHESIA	☎ 93-8648474/98
Pl. Riera de Caldas PALAY PLEGAMANS	📍 93-8648535
ANCRA ESPAÑA	☎ 93-5800660
Univ. Autónoma, 15 Cerdanyola	📍 93-58020535
BOSTIK	☎ 93-5860200
Comp. Stravinsky, 12 Pl. Can Jardi Rubí	📍 93-5860201
ABRATECNIC	☎ 93-6820962
Industria, 40-42 La BARCA	📍 93-6821199
ADHESIA	☎ 93-8648474/98
Pl. Riera de Caldas PALAY de PLEGAMANS	📍 93-8648535
ANCRA ESPAÑA	☎ 93-5800660
Av. Univ. Autónoma, 15 CERDANYOLA	📍 93-58020535
BOSTIK	☎ 93-5860200
Pl. CAN JARDI RUBI-BARCELONA	📍 93-5860201
CIMPEXSA	☎ 93-8443575
Corro, 169-171 GRANOLLERS	📍 93-8443512
HELLA	☎ 91-8061900
Avda. de Artesanos, 24 TRES CANTOS	📍 91-8061631
IND. QUIMICAS LOWENBERG	☎ 91-6278400
Avda. S. Pablo, 22 COSLADA	📍 91-6733330
KRAFT	☎ 943-410400
Apdo. Correos 14 ANDOAIN	📍 943-410440
MULTICOM	☎ 94-6353777
Pl. Granada,Manzana,7 ORTUELLA	📍 94-6353805
PINTURAS BARCELONA	☎ 93-4904860
Comptes de Bell-lloc,158 BARCELONA	📍 93-4904161
PLASTIFORM	☎ 91-4083600
Estrecho de Gibraltar, 13 MADRID	📍 91-4077047
POMMIER FURGOCAR	☎ 39-0522491211
Via Carlo Marx, 67 REGGIO EMILIA-ITALIA	📍 39-05229199003
PPG IBERICA	☎ 93-2053152
Pedro i Pons, 9-11 BARCELONA	📍 93-2053355
SIKA	☎ 91-6621818
Aragoneses, 17 ALCOBENDAS	📍 91-6616980

AIRE ACONDICIONADO

A. A. AIRBUS	☎ 91-8867018
Pl. Prado Concejil, Sanglas,3LOECHES	📍 91-8851634
CLIMAUTO	☎ 91-6010026
Innovación,17-Pl. Los Olivos GETAFE	📍 91-6811003
DAVASA	☎ 968-683949
Ciclista Mariano Rojas,15 ESPINARDO	📍 968-284348
DIAVIA AIRE	☎ 91-6784750
Mar Tirreno, 33 S. Fdo. HENARES	📍 91-6763228
DIRNA BERGSTROM	☎ 91-8775840
Fco. Alonso, 6 ALCALA de HENARES	📍 91-8836321
ELECTROLUX INDUSTRIAL	☎ 91-6166320
Pl. Pinares Llano Villav. ODÓN	📍 91-6166021
EURO COLVEN, SA	☎ 91-636945
N-IV,Km.33,8 SESENA	📍 91-8012803
FORESIS	☎ 91-6755980
Límite, 16-Pl.Las Fronteras TORREJON	📍 91-6752162
FRAPE BEHR	☎ 93-3353400
Sector C,C/D,33-35 ZONA FRANCA	📍 93-2632903
FRIGICOLL	☎ 93-4803322
Blasco de GarayS.JUST DESVERN	📍 93-4733140
INTERNACIONAL HISPACOLD	☎ 954-677480
Sevilla-Málaga,K.1,8 SEVILLA	📍 954-677795
NRF ESPAÑA	☎ 958-405030
Av. Asegra-Pl. Asegra PELIGROS	📍 958-405330
PEDRO SANZ, SL	☎ 91-7480780
Av. Ing. Torres Quevedo,6 MADRID	📍 91-7470230
TVI EUROPE	☎ 91-6623222
La Granja, 19-Pl. ALCOBENDAS	📍 91-6623226
V.C.A. TRANSFORM, SL	☎ 91-7766545
Cª. Vicalvaro-Rivas,K.1,5 MADRID	📍 91-7766961
VENAIR IBERICA	☎ 93-7355222
Perpinaya, 29-Pl.Norte TARRASA	📍 93-7356549

ALQUILER VEHICULOS

CYASA	☎ 93-8903211
Av. Tarragona, s/n VILLAFRANCA P.	📍 93-8901090
GRUAS Y PLATAFORMAS	☎ 976-505544
Rio Arba, 39 HUARTE HUERVA	📍 976-504187
HERMANOS MONTULL	☎ 973-790273
Cª. N-II,Km.450 TORRES DE SEGRE	📍 973-790748
PRIMOTI	☎ 902-152706
Cª. Ocaña, 37 ALICANTE	📍 965-117430
TIP TRAILERS ESPAÑA	☎ 980-638052
Av. Americas, s/n BENAVENTE	📍 980-630388

TIP TRAILERS ESPAÑA	☎ 91-3728586
Basauri, 17 La FLORIDA	📍 91-3728478
TRADISA	☎ 93-4798700
Distrito Ribera, 37 PRAT LLOBREGAT	📍 93-4798797

ALUMBRADO FAROS

ALUMAFEL	☎ 945-184900
Ariurdirina, 15-Pl. Jundiz JUNDIZ	📍 945-184907
ASPÖCK IBERICA	☎ 93-7598039
Cami del Mig,62,B114CARRERA MAR	📍 93-7501033
ELECTRICAUTO	☎ 93-4626970
Jovellanos, 86 S. ADRIA BESOS	📍 93-4626974
EUROSEALAND	☎ 945-214412
Pedro Asua,21 VITORIA	📍 945-214413
HELLA	☎ 91-8061900
Av. Artesanos, 24 TRES CANTOS	📍 91-8061631
IBERICA DE ALUMBRADO	☎ 91-3260726
Martínez Villergas, 49 MADRID	📍 91-5669650
INDUSTRIAL ARCOL, SA	☎ 93-4622222
Joan Miro, 22 S. ADRIÀ BESÓS	📍 93-4622233
OSRAM	☎ 91-6779889
Solana, 47 TORREJON de ARDOZ	📍 91-6568216
PEDRO SANZ, SL	☎ 91-7480780
Av. Ing. Torres Quevedo,6 MADRID	📍 91-7470230
RINDER INDUSTRIAL	☎ 94-6270030
Carlos Gangoiti, 71 GUERNICA	📍 94-6270238
RIU	☎ 93-3037600
Marroc, 211 BARCELONA	📍 93-3037610
VALEO DISTRIBUCION	☎ 91-4958500
Cª. Andalucía,Km.16,5 GETAFE	📍 91-4958699

ALUMINIO,PERFILES Y EXTRUIDOS

ALCAN ALUMINIO ESPAÑA	☎ 93-6802725
Riera.Can Pahissa, 24 MOLINS DE REY	📍 93-6801569
ALCOA EXTRUSION NAVARRA	☎ 948-507124
Aralar, 9 IURTZUN	📍 948-507130
ALUMAFEL	☎ 945-184900
Ariurdirina, 15-Pl.Jundiz JUNDIZ	📍 945-184907
ALUVAN TRUCK & TRAILER	☎ 0032-50312513
Laconiastaat,1 BRUGGE-BELGICA	📍 0032-50311247
CORTIZO Y BASADRE	☎ 981-816033
Ctra. Padrón-Noya,2 PADRON	📍 981-804205
CROMADOS GARCIA	☎ 91-8110000
N-V,29 NAVALCARNERO	📍 91-8110500
EXTRUIDOS DEL ALUMINIO	☎ 967-216662
Pl.Campollano,A24 ALBACETE	📍 967-218048
INALSA	☎ 976-472570
Cª de Cogolluda ZARAGOZA	📍 976-470182
INAC CINCO	☎ 968-623328
Media Legua Las TORRES DE COTILLAS	📍 968-624640
PECHINEY - ESPAÑA	☎ 91-4949900
José Tarradellas, 36 BARCELONA	📍 93-4191443
POMMIER FURGOCAR	☎ 39-0522491211
Via Carlo Marx, 67 REGGIO EMILIA-ITALIA	📍 39-05229199003
TAFY	☎ 922-158031
Las Cañas, 36-Pl.Cantabria LOGROÑO	📍 941-258031

AMORTIGUADORES

ALKO - ESPAÑA	☎ 976-462280
Cª. Logroño,13-Pl.Aguila UTEBO	📍 976785241
BEYCO UNION	☎ 93-3600601
Ciudad de Asunción, 4 BARCELONA	📍 93-3600602
GERSTENMAIER	☎ 91-8061900
Avda. Llano Castellano, 13 MADRID	📍 91-7293792
HALDEX ESPAÑ	☎ 93-5731030
Garbí,3 Volart PARETS VALLES	📍 93-5730728
MONTCADA	☎ 93-5624450
Marineta,2 PARETS VALLES	📍 93-5624541
PROME AUTOMOCION, SA	☎ 93-8712754
Ctra. Dosrius, 220 CARDEDU	📍 93-8712087
SACHS BOGE ESPAÑA	☎ 93-7207410
Carles Buigas, 3 S. QUIRZE DEL VALLES	📍 93-7122816
TENNECO AUTOMOTIVE IBERICA	☎ 91-6277500
Avda Cañada, 64-B COSLADA	📍 91-6693248

ASIENTOS CONDUCTOR

ASIENTOS ESTEBAN, ISRI	☎ 948-286030
Pl.Landaben c/L PAMPLONA	📍 948-187207
HELLA	☎ 91-8061900
Av. Artesanos, 24 TRES CANTOS	📍 91-8061631
MONTCADA	☎ 93-5624450
Marineta,2-Pl.Levante PARETS VALLES	📍 93-5624541
NUTRISET	☎ 93-8360062
Esglesia, 2 S. MARTI TORROELLA	📍 93-8360412
POLYVAN	☎ 3250312513
Laconiastaat, 1 BRUGGE BELGICA	📍 3250311247

BALLESTAS

BALLESTAS J.J.M.	☎ 93-8600171
Avda. Europa, 22-24 GRANOLLERS	📍 93-8604159
BARECA	☎ 968-690551
Pl.Lorquí LORQUI-MURCIA	📍 968-690551
TRAPACO	☎ 91-6562012
Sierra Guadarrama, 4 S.Fdo HENARES	📍 91-6775109

BANCADAS

BANCADAS MORA GARCIA	☎ 91-6926919
Montfragüe, 12 HUMANES-MADRID	

JOSAM TECNICAS PARA V.I.	☎ 91-6293068
Nogal, 9 nave 5-Pl.El Nogal ALGETE	📍 91-6280738

BOCINAS

ADAICO	☎ 948-317261
Pl.Noain Esquíroz PAMPLONA	📍 948-317276
COBRA IBERICA	☎ 972-509316
Escorpio, 16-18-Urb Marca de l'Ham FIGUERES	
ELECTRICAUTO	☎ 93-4626970
Jovellanos, 86 S.ADRIA DEL BESOS	📍 93-4626974
HELLA	☎ 91-8061900
Avda. Artesanos, 14 TRES CANTOS	📍 91-8061631
RIU	☎ 93-3037600
Marroc, 211 BARCELONA	📍 93-3037610
ROBERT BOSH	☎ 91-4081700
Hnos. Gª. Noblejas, 19 MADRID	📍 91-3279882
VISERAS SAKALI	☎ 968-808758
Pl.Oeste parcela 5 ALCANTARILLA	📍 968-808608

BOMBAS HIDRAULICAS

AIR-FREN	☎ 976-504039
Pl.El Poligono CUARTE DE HUERVA	📍 976-504807
BEZARES	☎ 902-333331
Cámara Industria,12 MOSTOLES	📍 91-6474292
CAB'S SPAIN	☎ 93-8708989
Pl.Palou Norte,10 GRANOLLERS	📍 93-8707170
CAMUNINI JE-CA	☎ 985-388238
Pl. 13. 633202 Porceyo GUJON	📍 985-381499
COHIDREM	☎ 93-4984500
G.V. Cortis Catalanas,1016 BARCELONA	📍 93-4984518
COMERCIAL MARSAL, SA	☎ 977-394339
N-340, Km. 151,4 VILASECA	📍 977-394444
EQUIPOS Y RECAMIOS IMPORTACION	☎ 93-4990017
Gall, 45 ESPLUGES DE LLOBREGAT	📍 93-4990544
ERI, SL	☎ 93-4990017
Del Gall, 45 ESPLUGES LLOBREGAT	📍 93-4990544
GOIMENDI	☎ 943-318400
Grandmontagne, 2 S.SEBASTIAN	📍 943-318449
HIDRAULICA SUNFAB	☎ 91-7294019
Manuel Tobar, 19 MADRID	📍 91-3583315
HYVA IBERICA	☎ 93-8902044
Pl.Clot de Moja OLERDOLA	📍 93-8902867
INDUSTRIAS J. CORTES	☎ 976-503578
S. José, 69 CUARTE DE HUERVA	📍 976-503779
INTERSEAL	☎ 93-3706711
Autv. Castelldefells,K.5 PRAT LLOBREGAT	📍 93-3701807
MARJOSA	☎ 950-365238
Fuente Vieja, 6 TABERNAS	📍 950-362727
OLEOHIDRAULICA FERRUZ	☎ 976-410221
Cª de Enmedio, 110 ZARAGOZA	📍 976-592402
PARKER HANNIFIN ESPAÑA	☎ 91-6757300
Pl. Monjas Estaciones TORREJON ARDOZ	📍 91-6757711
PLATAFORMAS MOYMA	☎ 91-6699359
Ctra. Barcelona,K.15,3 MADRID	📍 91-6690553
SYLTONE IND.IB.	☎ 91-6560056
Pl.Las Monjas TORREJON ARDOZ	📍 91-6770496
TALLERES TONI FLORIT	☎ 971-432555
Gremio Boneteros, 12 MALLORCA	📍 971-430897

CABRESTANTES

ALKO - ESPAÑA	☎ 976-462280
Ctra. Logroño,13-Pl.El Aguila UTEBO	📍 976-785241
COGRUME	☎ 96-1722905
Myro, 40 SUECA-VALENCIA	📍 96-1722905
CYTECMA	☎ 93-8499766
José Trueta, 11-12 GRANOLLERS	📍 93-8495166
ELVIC	☎ 93-6828320
De la Técnica, 29-Pl. St.Andreu BARCA	📍 93-6828321

CAJAS DE CAMBIO

DIESSA	☎ 91-6347655
Ciuela, 3 P.A.L.Carrelero EL MAJADAHONDA	📍 916347525
VOITH IBERICA	☎ 91-6707800
Suiza, 3 P.A.L.Coslada COSLADA	📍 91-6707840
ZF ESPAÑA	☎ 91-4852714
Av. de Fuentemar, 11 COSLADA	📍 91-6696015

CALEFACCION CABINA

IVELSA IBERICA	☎ 91-6051994
Berlín, 55-Pl.Parla PARLA	📍 91-6051995
PEDRO SANZ CLIMA	☎ 91-7613830
Ing. Peña Boeuf, 9 N-II,13,1 MADRID	📍 91-3294231
RADIADORES MONTAÑA	☎ 958-405030
Asegra,10 Pl. Asegra PELIGROS	📍 958-405030
SIEMENS VDO AUTOMOTIVE	☎ 91-6572121
Sepulveda, 11 ALCOBENDAS	📍 91-6618381
TERMBUS	☎ 93-4731500
Juan de la Cierva, 17 S.JUST DESVERN	📍 93-4731919
WEBASTO THERMO SYST. IBERICA	☎ 93-6724515
P. I.La Barruana S.VICENT HORTS	📍 93-6724520

CARRETILLAS ELEVADORAS

ELEVADORES MOVEIT	☎ 91-4419417
Fdez. de la Hoz, 76 MADRID	📍 91-4412971
IBERLIFT	☎ 900-181065
Toronga, 25 MADRID	
NISSAN FORKLIFT ESPAÑA	☎ 948-298800
Sotogrande, s/n NOAIN	📍 948-298855
SF TRUCKS	☎ 902-118224
Marconi, 10 Pl. Congost GRANOLLERS	📍 93-8497705

STILL	☎ 93-3946000
Primer Maig, 38 L'HOSPITALET	📍 93-3946043
TECNOCAR CORP. INDUSTRIAL	☎ 902-201100
Cª. Alcora,Km.8,5 CASTELLON	📍 902-242322
ULMA MANUTENCION	☎ 943-782492
Pª Otaduy, 8 ONATI	📍 943-782910
WILSON	☎ 91-6470470
Hnos. Pinzón, 4 MOSTOLES	📍 91-6470470

CILINDRO HIDRAULICO

COHIDREM	☎ 93-4984500
G.V. Corts Catalanas,1016 BARCELONA	📍 93-4984518
COPEs	☎ 976-336147
Autv. Logroño,7,3-Pl.EuropaZARAGOZA	📍 976-340656
ELVIC	☎ 93-6828320
Pl.Nord-Est St.Andreu BARCA	📍 93-6828321
HYBA IBERICA	☎ 93-8902044
Pl.Clot de Moja OLERDOLA	📍 93-8902867
INDUSTRIAS J. CORTES	☎ 976-503578
S. José, 69 CUARTE DE HUERVA	📍 976-503779
INTERSEAL	☎ 93-3706711
Autv. Castelldefells,K.5 PRAT LLOBREGAT	📍 93-3701807
INTRHISA, SA	☎ 976-505093
Av. Rosario, 6 B CUARTEL HUERVA	📍 976-505233
LOMI-POWER	☎ 943-174054
Cª. Bilbao-S. Sebastian ERMILLA	📍 943-174066
NESVESA	☎ 987-450345
Cª. Madrid-Coruña,395 PONFERRADA	📍 987-450333
OLEOHIDRAULICA ESPAÑOLA	☎ 976-455020
Pl. Malpica,G34 PUEBLA ALFIDEN	📍 976-455023
OLEOHIDRAULICA FERRUZ	☎ 976-410221
Cª de Enmedio, 110 ZARAGOZA	📍 976-592402
PARKER HANNIFIN ESPAÑA	☎ 91-6757300
Pl.Las Monjas TORREJON de ARDOZ	📍 91-6757711
PARTEK CARGOTEC	☎ 91-6270100
Apdo. 8 TORREJON de ARDOZ	📍 91-6270106
SYLTONE	☎ 91-6560056
Pl.Las Monjas TORREJON	📍 91-6770496

COLUMN

WURTH	☎ 93-8629500
Joiers, 21 PALAU DE PLEGAMANS	📍 93-8646203
WYCO	☎ 91-6546622
Hoya, s/n R.Hoya S.Seb. de los Reyes	📍 91-6547671

ESLINGAS

ANCRA ESPAÑA	☎ 93-5800660
Univ . Autónoma, 15 CERDANYOLA	📍 93-5800535
CINESTEN	☎ 96-2603000
Ctra. Canet los Valles SAGUNTO	📍 96-2602257
IMPLEMENTOS LOGISTICOS	☎ 958-522838
Cº Ronda, 77 8ºJ GRANADA	📍 958-265560
INAC CINCO	☎ 968-623328
Media Legua Las Torres de COTILLAS	📍 968-624640
LOAD LOK	☎ 31-0186-617167
Alexander Belkstatt Baierland-Holandia	📍 31-0186-617167
RIU	☎ 93-3037600
Marroc, 211 BARCELONA	📍 93-3037610
SOUTHCO	☎ 900-968917
Departamento A.397 9FD. MADRID	📍 900-968918
SPANSET	☎ 943-692600
Apdo. 503 S.SEBASTIAN	📍 943-692575

FALDILLAS

ADAICO	☎ 948-317261
Pl. Noain PAMPLONA	📍 948-317276
CAUCHOS MOLDEADOS CIGOR	☎ 96-566795
Inmediaciones,23 S.Vte. RASPEIG	📍 96-5668909
ERSA	☎ 945-292020
Apdo. 5200 VITORIA-ALAVA	📍 945-292300
KINGOM	☎ 93-7133422
Pje. Joan Miró-POLINYA	📍 93-7133386
KITS Y CARROCERIAS	☎ 976-788175
Pl. Borao, 9-A ALFAJARIN	📍 976-788239
NAVARCAUCHO	☎ 948-150093
Cero, 1-Pl. MULTIVA BAJA	📍 948-236142
POMMIER ESPAÑA	☎ 93-8181881
Mare de Deu Montserrat, 10- OLERDOLA	📍 93-8181500
RIU	☎ 93-3037600
Marroc, 211 BARCELONA	📍 93-3037610
TRAPACO	☎ 91-6562012
Sierra Guadarrama, 4 S.Fdo. HENARES	📍 91-6563427
VISERAS SAKALI	☎ 968-808758
Pl. Oeste, parc. 5 ALCANTARILLA	📍 968-808608

FIBRA DE VIDRIO

IBERICA DE IND. QUIM.	☎ 93-3077708
Marqués Sta. Isabel,40 BARCELONA	📍 93-3077449
MODULCAR	☎ 948-696560
Pl. parc. 42 SAN ADRIAN	📍 948-670918

PLASTIFORM	☎ 91-4083600
Estrecho Gibraltar, 13 MADRID	📍 91-4077047

FILTROS

BEYCO UNION	☎ 93-3600601
Ciudad Asunción, 4 BARCELONA	📍 93-3600602
CIA. DISTRIB. FILTROS SUMCAR	☎ 93-2319859
Aragón, 561 BARCELONA	📍 93-2323958
DAVASA	☎ 968-369949
Ciclista Mariano Rojas,15 ESPINARDO	📍 968-284348
DONALSON FILTROS IBERICA	☎ 91-6768668
Castilla, 2 S.Fdo HENARES	📍 91-6768762
FILTROS CARTES	☎ 91-4155518
Pradillo, 58 MADRID	📍 91-4154603
FILTROS MANN	☎ 976-720200
Apdo. 5007 ZARAGOZA	📍 976-720216
FILTROS PURFLUX	☎ 91-3884743
Zacarías Homs, 3 chalet 7 MADRID	📍 91-3884743
FRAM ESPAÑA	☎ 93-5885502
Verdi, 82-Pl. Can Jordi RUBI	📍 93-6970668
GERSTENMAIER	☎ 91-8061900
Av. Llano Castellano, 13 MADRID	📍 91-7293792
IMPREFIL DISTRIBUCIONES	☎ 902-180398
Av. Artesanos, 38 Tres Cantos	📍 91-8034756
MAHLE SIST. FILTRACION	☎ 91-8886799
Rep. Dominicana,5-ALCALA HENARES	📍 91-8886311
OLEOHIDRAULICA FERRUZ	☎ 976-594202
Cº de Enmedio, 110 ZARAGOZA	📍 976-594202
ROBERT BOSH	☎ 91-4081700
Hnos. Gª Nobilejas, 19 MADRID	📍 91-3279882
SOGEFI FILTRATION	☎ 93-5880032
Pl. Can Roses, 3-11 RUBI	📍 93-5880663

FRENOS

AIR-FREN	☎ 976-504039
Pl. Polígono CUARTE de HUERVA	📍 976-504807
ALKO - ESPAÑA	☎ 976-462280
Ctra. Logroño,13-Pl. Aguila UTEBO	📍 976-785241
AZ ESPAÑA	☎ 91-6748970
Ingeniero Fdez. Casado, 9 COSLADA	📍 91-6748971
BSF AUTOMOCION	☎ 94-4566458
Pl. Erletxe,C/B 10 GALDAKANO	📍 94-4567844
CIVIPARTES ESPAÑA	☎ 91-6779628
Avda. Castilla, 32 TORREJON ARDOZ	📍 91-6564371
CODIPAUTO	☎ 946-826560
Pl. Emua, 48 BERRIZ-VIZCAYA	📍 946-826561
CORPORAC. UPWARDS'98	☎ 976-503993
Pl. Pignatelli, 8 CUARTEL HUERVA	📍 976-503877
EUOFREN, SA	☎ 91-7994520
Vía Dos Castillas, 33 POZUELO ALARCÓN	📍 91-3515227
FEDERAL MOGUL IBERICA	☎ 93-4602283
Progreso, 394 BADALONA	📍 93-4602760

FRENOS CAMINO	☎ 95-4513002
Pl. El Pino, parcela 12 SEVILLA	📍 95-4520798

FRENOS KNORR- BOST	☎ 902-100569
Lutxumborrio, 58 IRUIN	📍 943-614063

FRENOS TECNICOS IBERICOS	☎ 91-6739317
Juan de la Cierva, 13 COSLADA	📍 91-6741249

FRENOS Y EMBR. DIESMA	☎ 973-249350
Avda. Tortosa, 27 LERIDA	📍 973-249512

FRENS RADIUM	☎ 93-8400905
Josep Trueta, 22 GRANOLLERS	📍 93-8468050

GEPLASMETAL SS.CC., SA	☎ 976-465254
Pl. Malpica, C/J, 1 ZARAGOZA	📍 976-571132

GERSTENMAIER	☎ 91-8061900
Av. Llano Castellano, 13 MADRID	📍 91-7293792

GKN GEPLASMETAL	☎ 976-465254
Jota, 1-Pl. Malpica ZARAGOZA	📍 976-571132

HALDEX ESPAÑA	☎ 93-5731030
Garbí-Pl. Can Volart PARETS VALLES	📍 93-5730728

HONEYWELL FRICT. MAT.	☎ 93-8425648
C-17,Km.17,6 GRANOLLERS	📍 93-8425677

ICER MATERIALES DE FRICCION	☎ 948-188771
Pl. Landaben PAMPLONA	📍 948-188427

MECANIZACION	☎ 976-470598
Ctra. Cogullada, 12 ZARAGOZA	📍 976-472529

ONYARBI	☎ 943-613690
Pº Colón, 33 2ªA IRUIN-GUIPUZCOA	📍 943-613148

PAGID IBERICA	☎ 93-2631111
Pl. Gran Vía Sur HOSPITALET LLOBREGAT	📍 93-2631678

RACORES ROYAL, SL	☎ 976-504848
Cº. Valencia,K.6 Ralenco CUARTEL HUERVA	📍 976-504888

ROAD HOUSE	☎ 91-8701248
Pino, 7-Pl. Guijarr ARGANDA REY	📍 91-8700654

STOP IBERICA, SA	☎ 943-524500
Pl.103 Cl/rurzun, 49 LEZO	📍 943-523508

TALLERES CARRO	☎ 980-538758
Ctra. Gijón,272,8 VALCABO DEL PAN	📍 980-538762

TALLERES CLAUDIO E HIJOS	☎ 96-1544811
Cº. Madrid-Valencia,K.349 QUART	📍 96-1544900

TALLERES GUERRERO AYUSO	☎ 949-262753
Pl. Miralcampo, 9 6 AZUQUECA HEN.	📍 949-262607

TALLERES M.G.	☎ 91-7975107
Domingo de Párraga, 5 MADRID	📍 91-5051102

TMD FRICTION ESPAÑA	☎ 93-3771500
Maresme, 70 CORNELLA-BARCELONA	📍 93-3777002

TRENKAMP & GEHLE	☎ 49444396200
Marschendorfer, 42 DINLAGE ALEMANIA	📍 49444396203

TRW AUTOM. DISTR. ESPAÑA	☎ 902-193627
Castilla, 2,Ateneasí S.Fdo HENARES	📍 91-6786923

WABCO ESPAÑA	☎ 91-6751100
Antig. Cº. Barcelona,18,8 TORREJON ARDOZ	📍 91-6764554

FRENOS: FORROS Y GUARNICIONES

BBA FRICTION ESPAÑA	☎ 93-3771262
Av. Maresme, 70 bis CORNELLA	📍 93-3777002

BSF AUTOMOCION	☎ 94-4566458
Pl. Erletxe, c/B, 10 GALDAKANO	📍 94-4567844

CODIPAUTO	☎ 946-826560
Pl. Emua, 48 BERRIZ	📍 946-826561

FEDERAL MOGUL IBERICA	☎ 93-4602283
Progreso, 394 BADALONA	📍 93-4602760

HALDEX ESPAÑA	☎ 93-5731030
Garbí-Pl. Can Volart PARETS VALLES	📍 93-5730728

ICER MATERIALES DE FRICCION	☎ 948-188771
Progreso, 394 BADALONA	📍 948-188427

INDUBAL, SL	☎ 93-4603588
Industria, 266 bajos BADALONA	📍 93-4603587

PAGID IBERICA	☎ 93-2631111
Pl. Gran Vía Sur HOSPITALET LLOBREGAT	📍 93-2631678

ROAD HOUSE	☎ 91-8701248
Pino, 7-Pl. El Guijarr ARGANDA DEL REY	📍 91-8700654

TMD FRICTION ESPAÑA	☎ 93-3771500
Maresme, 70 CORNELLA	📍 93-3777002

FUELLES SUSPENSIÓN

BEYCO UNION	☎ 93-3600601
Ciudad Asunción, 4 BARCELONA	📍 93-3600602

CONTITECH	☎ 93-4800400
Ctra. Hospitalet 147 CORNELLA	📍 93-4800401

E.R.I.	☎ 93-4990017
Gall, 45 ESPLUGES LLOBREGAT	📍 93-4990544

ERSA	☎ 945-292020
Apdo. 5200 VITORIA-ALAVA	📍 945-292300

MONTCADA	☎ 93-5624450
Pl. Levante PARETS DEL VALLES	📍 93-5624541

GESTION DE FLOTAS

RONDA GRUPO CONSULTOR	☎ 902-111117
C.E.Madrid, 92 Las Rozas	📍 91-302710

SENA G.P.S.	☎ 91-6572170
Industria, 32-Pl. ALCOBENDAS	📍 91-6620819

TDI	☎ 968-598325
San Miguel, 36 FUENTE ALAMO	📍 968-598325

GRUAS (FABRICANTES)

ARESMARE	☎ 91-6516622
Pl. Sur S.SEBASTIAN REYES	📍 91-6541096

ATLAS HIDRAULICA	☎ 93-6970550
Antonio Gaudi, 71 RUBI	📍 93-5860076

BORYFER	☎ 98-5834311
Villazón, s/n SALAS-ASTURIAS	📍 98-5834311

CARDELLE HIDRAULICA	☎ 981-780001
N-VI,Km.577 CORTIÑÁN-BERGONDO	📍 981-780259

COGRUME	☎ 96-1722905
Maro, 40 SUECA	📍 96-1722905

CRYSMET	☎ 96-2684241
Cº La Vallesa Pto. SAGUNTO	📍 96-2684137

CYTECMA	☎ 93-8499766
José Trueta, 11 GRANOLLERS	📍 93-8495166

DOMAG IBERICA	☎ 91-6568070
Edif. Franca S.Fdo.HENARES	📍 91-6568194

ELVIC	☎ 93-682-8320
P. l.Nord-Est-St. ANDREU BARCA	📍 93-6828321

EUROGRUAS	☎ 93-6854770
Industria, 21-Pl. Plá S.Felju LLOBREGAT	📍 93-6854474

FOIMA	☎ 93-6828300
Pl. Nord-Est-St. ANDREU BARCA	📍 93-6828301

GRUES PERE PUIG, SL	☎ 93-8673500
Apdo. Correos 108 SAN CELONI	📍 93-8673500

GRUAS Y PLATAFORMAS	☎ 976-505544
Pl. El Polígono CUARTEL HUERVA	📍 976-504187

GRUKIT, SL	☎ 93-8401562
S.Julia, 266 Pl. Congost GRANOLLERS	📍 93-84101562

HELIA GRUAS	☎ 0522-960555
Via de la Constitutione, 43 POMELO-ITALIA	📍 0522960391

HIDRAULICA DEL SUR, SCA	☎ 95-5631667
Sevilla-Málaga,K.4 ALCALA GUADIRA	📍 95-5631102

HNOS. VIEL,CARROCERIAS	☎ 96-1769448
Ctra. Valencia-Alicante FAVARA	📍 96-1769481

HYVA IBERICA	☎ 93-8902044
P. l.Colt de Moja OLERDOLA	📍 93-8902867

INDUSTRIAS GUERRA	☎ 981-519830
Vía Cierva-Pl. Tambre SANTIAGO	📍 981557616

MYCSA	☎ 91-6600460
Sierra Guadarrama, 2 S.Fdo HENARES	📍 91-6771983

PARTEK CAGOTEC	☎ 91-6270100
Pl. Las Monjas TORREJON ARDOZ	📍 91-6270106

PINATAR IMPORT, SL	☎ 968-190150
Las Veras, s/n S. PEDRO PINATAR	📍 968-190879

PLATAFORMAS MOYMA	☎ 91-6699359
Ctra. Barcelona,K.15,3 MADRID	📍 91-6690553

SYLTONE IND.B.	☎ 91-6560056
Pl. Las Monjas TORREJON-MADRID	📍 91-6670496

TALLERES CRI-VI, SL	☎ 968-190150
Pl. Los Urreas, s/n SAN JAVIER	📍 968-190150

TALLERES VELILLA, SA	☎ 93-8493777
Pª de la Ribera, 1 CANOVELLES	📍 93-8499357

TALLERS PUJOL	☎ 973-460721
Ctra. Lérida-Puigcerdà,60,7 PONTS	📍 973-460721

TRANSGRUAS	☎ 93-8498388
Ctra. C-17,24 LUJA DE VALL	📍 93-8496299

VIRGEN DEL MAR S. COOP. AND.	☎ 950-141767
Rosita, 20 Pl. S. Rafael HUERCA ALMERIA	📍 950-142630

WYCO	☎ 91-6546622
P. l.La Hoya S.SEBASTIAN REYES	📍 91-6547671

GUARDABARROS

ADAICO	☎ 948-317261
Pl. Noain Esquíroz PAMPLONA	📍 948-317276

ALKO - ESPAÑA	☎ 976-462280
Ctra. Logroño,13-Pl. Aguila UTEBO	📍 976-785241

BOSTIFLEX	☎ 943-618205
Letxumborrio, 58 IRUIN-GUIPUZCOA	📍 943-614063

E.R.I.	☎ 93-4990017
Gall, 45 ESPLUGES de LLOBREGAT	📍 93-4990544

ERSA	☎ 945-292020
Apdo. 5200 VITORIA	📍 945-292300

IMIQ	☎ 977-704835
Partida Comes AMPOSTA	📍 977-704279

K

Nuevas lentes específicas para conducir, de Visionlab

Visionlab, compañía española de centros ópticos, acaba de lanzar al mercado las últimas lentes progresivas especiales para la conducción, Kümer Drive. Las lentes equilibran y contrarrestan entre un 13% y un 20% la pérdida de agudeza visual que afecta a todos los conductores durante la conducción nocturna y crepuscular.

Las nuevas lentes, que se fabrican de forma exclusiva en la planta que la compañía tiene en Fuencarral (Madrid), han sido desarrolladas con tecnología propia, y permiten mejorar la sensibilidad de los ojos al contraste, así como una mayor comodidad en la visión lejana y optimizar la visión del cuadro de mando.

Según Gonzalo Lanchas, director técnico de Visionlab, "la proporción de accidentes mortales crece de forma notable durante la noche, entre otras cosas porque la agudeza visual se reduce un 70%, y el sentido de profundidad es siete veces menor, es decir que se reduce nuestra capacidad para detectar objetos y su distancia".

Scania explica las razones por las que cree que la electrificación ha llegado para quedarse

Las baterías y la infraestructura ocupan un lugar importante como desafíos que deben superarse

Los beneficios ambientales y la creciente viabilidad financiera hacen que los vehículos electrificados sean clave para el transporte sostenible. El impacto de las tendencias disruptivas en la industria del transporte no solo es significativo cuando se trata de opciones sostenibles, sino que es una consideración fundamental para un buen negocio. Scania está trabajando en una amplia gama de tecnologías de transporte sostenible para reemplazar los combustibles fósiles. La hoja de ruta de la electrificación es un elemento clave de esa estrategia.

Nils-Gunnar Vågstedt, que lidera la investigación de Scania sobre tecnología de electrificación, explica lo importante que es esta tendencia en un contexto global: "Para empezar, existe una conciencia global cada vez mayor sobre la electrificación y sus beneficios ambientales, incluida la potencial huella de carbono cero, vehículos más silenciosos y cero emisiones de partículas. No solo se pueden reducir las emisiones cuando se utilizan vehículos electrificados, sino que también se puede reducir considerablemente el consumo de energía".

Una razón por la cual las cosas están cambiando tan rápidamente

en la industria del transporte es que los vehículos eléctricos son cada vez más viables desde el punto de vista financiero, sin la necesidad de ayudas adicionales, como se requería en las primeras etapas de desarrollo de la tecnología. "Cuando la economía operativa y el objetivo más importante de la sociedad de reducir el impacto ambiental se alinean, la elección de la mejor solución será muy simple, y vendrá una interrupción del modelo tecnológico existente de la industria", explica Vågstedt.

Las baterías y la infraestructura ocupan un lugar importante como desafíos que deben superarse en el camino hacia la electrificación de los vehículos. Ambos aún requieren un gran desarrollo antes de que puedan estar listos para soportar vehículos totalmente eléctricos en masa, así como trabajar con las diferentes versiones híbridas que también requieren baterías y que son más comunes en la actualidad. "Las baterías para vehículos de todos los tamaños ya tienen una gran demanda, y todavía estamos en los primeros días de la adopción de esta tecnología. Nos estamos moviendo en la dirección correcta y está sucediendo rápidamente, pero



es necesario desarrollar baterías más sostenibles. Necesitan vivir más tiempo, ser más energéticos y el coste debe reducirse. Como industria, también debemos asegurarnos de que el abastecimiento de materiales, la producción de energía y el reciclaje de baterías sean sostenibles a lo largo del tiempo".

Uno de los pilares del enfoque de Scania para ofrecer soluciones de transporte sostenible es asegurarse de que sean lo más eficientes posible. En el caso de la electrificación, esto significa usar la menor cantidad de baterías posible para una solución de transporte específica y optimizar las paradas para cargar o cargar mientras se conduce, como ocurre en la autopista eléctrica.

Carretera eléctrica

La carretera eléctrica es uno de los proyectos de electrificación más interesantes de Scania. Desde junio de 2016 está operativo un tramo de dos kilómetros de carril de la autopista E16, a las afueras de la ciudad sueca Gävle, en el contexto de un proyecto con Siemens. Los camiones de Scania que circulan por esta carretera cuentan con un colector de energía por pantógrafo colocado en el chasis detrás de la cabina. Estos pantógrafos a su vez van conectados a líneas eléctricas aéreas situadas sobre el carril derecho de la carretera. Los camiones pueden conectarse y desconectarse en marcha con total libertad, y cargar las baterías de los vehículos, que poseen un sistema de propulsión eléctrico híbrido.

La nueva tecnología diésel de Bosch puede solucionar el problema del NOx

Los nuevos desarrollos de Bosch pueden ayudar a los fabricantes de vehículos a reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) tan drásticamente, que les permitan cumplir con los límites futuros. Incluso en las pruebas 'Real Driving Emissions' (RDE), las emisiones de los vehículos equipados con la nueva tecnología diésel de Bosch no solo están significativamente por debajo de los límites actuales, sino también con los que entrarán en vigor a partir de 2020.

"Bosch está superando los límites de lo que es técnicamente factible. Equipados con la última tecnología de Bosch, los vehículos diésel se clasificarán como vehículos de bajas emisiones y, sin embargo, seguirán siendo asequibles", ha señalado el CEO de Bosch, Volkmar Denner, que también ha pedido una mayor transparencia con respecto a las emisiones de CO2 causadas por el tráfico rodado; así como que, tanto el consumo de combustible como las emisiones de CO2, se midan también en el futuro en condiciones reales de conducción.

Desde 2017, la legislación europea exige que los nuevos modelos de turismos probados según una combinación RDE de ciclos urbanos, interurbanos y de autopistas, no emitan más de 168 miligramos de NOx por kilómetro. A partir de 2020, este límite se reducirá a 120 miligramos.



Pero incluso hoy en día, los vehículos equipados con la tecnología diésel de Bosch pueden alcanzar tan solo 13 miligramos de NOx en ciclos estándar RDE legalmente conformes. Una combinación de tecnología avanzada de inyección de combustible, un sistema de gestión del aire recientemente desarrollado y una gestión inteligente de la temperatura ha hecho posibles lecturas tan bajas.

Bosch pretende usar la inteligencia artificial para construir sobre la base de estos últimos avances. Esto marcará un paso más hacia un hito importante, el desarrollo de un motor de combustión que, con la excepción del CO2, no tenga prácticamente impacto en el aire. "Creemos firmemente que el motor diésel seguirá desempeñando un papel importante en las opciones de movilidad futura. Hasta que la electromovilidad llegue al mercado de masas, todavía necesitaremos estos motores

de combustión altamente eficientes", dijo Denner.

Su ambicioso objetivo para los ingenieros de Bosch es el desarrollo de una nueva generación de motores diésel y gasolina que no produzcan emisiones significativas de partículas y NOx. Denner quiere que los futuros motores de combustión sean responsables de no producir más de un microgramo de NOx por metro cúbico de aire, el equivalente al 2,5% del límite actual de 40 microgramos por metro cúbico.

Transparencia y pruebas realistas

Volkmar Denner ha apuntado que las pruebas de consumo no deberían realizarse en el laboratorio, sino en condiciones reales de conducción, lo que crearía un sistema comparable al utilizado para medir las emisiones. Cualquier evaluación de las emisiones de CO2 debería extenderse significativamente más allá del tanque de combustible o la batería.

Volvo Trucks presenta Connected Safety, un servicio contra el peligro

Es un servicio basado en la nube que permite que los camiones Volvo Trucks y vehículos Volvo Cars se avisen automáticamente entre ellos ante cualquier situación de peligro para el tráfico. Volvo Cars lanzó la versión de Connected Safety para vehículos de pasajeros en 2016. Y ahora con la implantación de la versión del servicio de Volvo Trucks, camiones y automóviles podrán avisarse entre ellos ante posibles situaciones de peligro. Esto se puede llevar a cabo gracias a que los servicios en la nube de ambas empresas comparten los datos relacionados con la seguridad.

"Una de las claves más importantes para mejorar la seguridad en las carreteras es una mayor cooperación entre los distintos integrantes del mercado. Si aumenta el número de vehículos que pueden intercambiar información en tiempo real sobre la situación del tráfico, disminuirá el riesgo de accidentes. Con Connected Safety, abrimos la puerta al futuro, con la esperanza de que aumente el número de fabricantes de vehículos que se unan a este proyecto", ha afirmado el director de seguridad vial y de producto en Volvo Trucks, Carl Johan Almqvist.

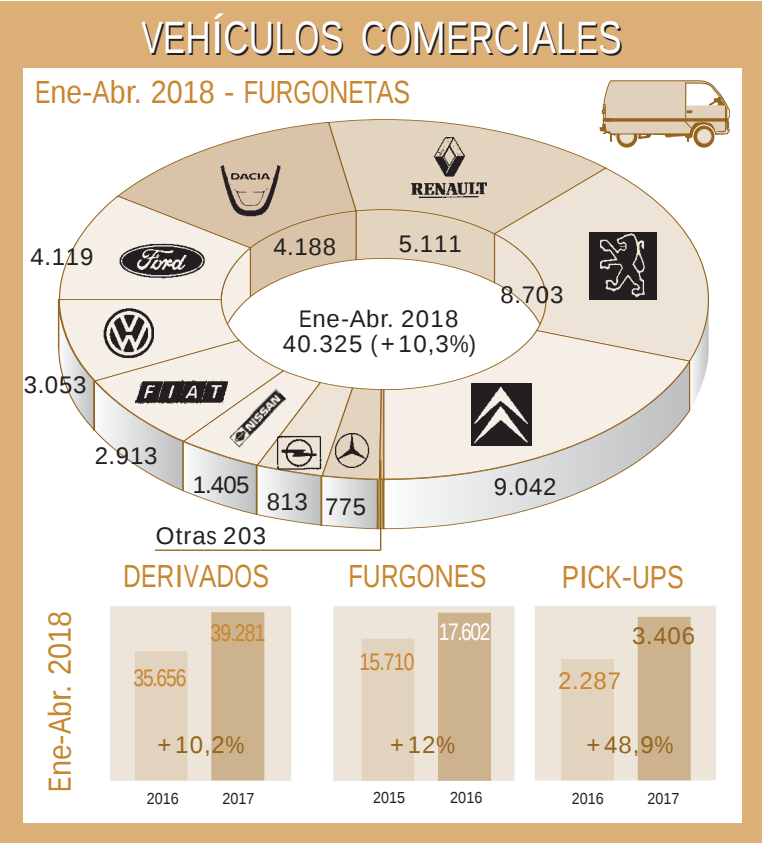
En un principio, Volvo Trucks introducirá el sistema en los nuevos camiones vendidos en Suecia y Noruega, los modelos Volvo FH16, Volvo FH, Volvo FM y Volvo FMX equipa-



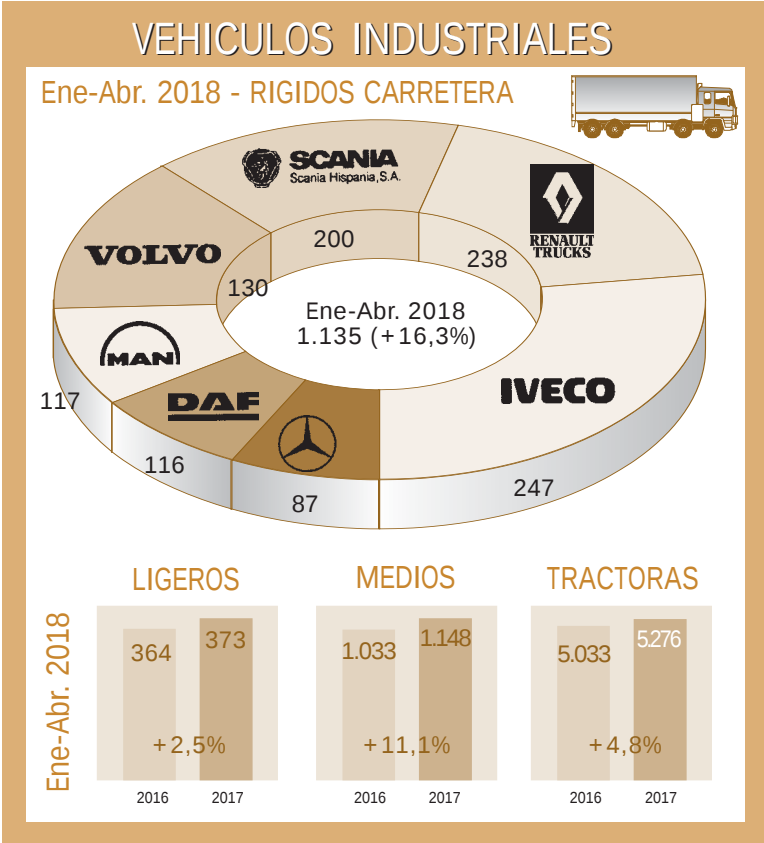
dos con el sistema integrado de Volvo Trucks de servicios e infoentretenimiento. Volvo Cars ofrece Connected Safety en todos los nuevos modelos Volvo XC60, Volvo XC90, Volvo XC40, Volvo S90, Volvo V60 y Volvo V90.

Connected Safety se ha diseñado para enviar alertas a vehículos cercanos conectados al servicio cuando un conductor active las luces de advertencia de peligro. En poco tiempo, el servicio en la nube podrá ampliar con funciones adicionales para mejorar la seguridad.

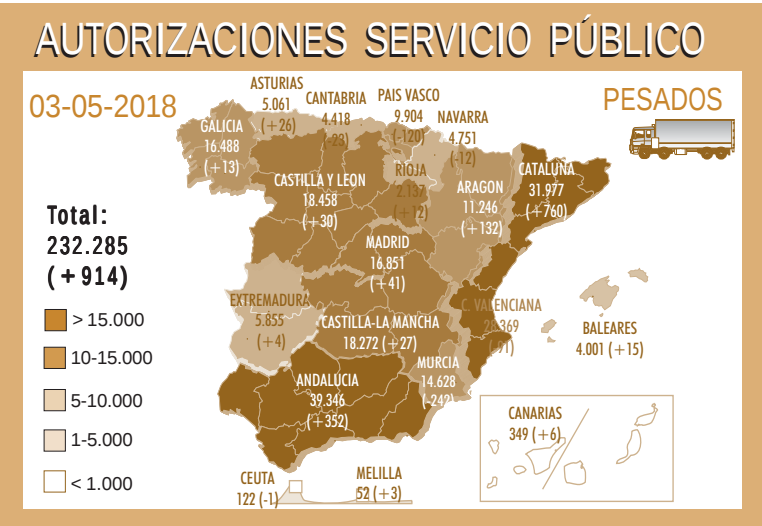
Los sistemas de seguridad adicionales para la prevención de accidentes en camiones Volvo son el programador de velocidad adaptada, un programador de velocidad activo que ayuda al conductor a mantener un espacio de tiempo predeterminado con el vehículo que circula delante; aviso de colisión con frenada de emergencia; y alerta de cansancio del conductor.



Abril recupera la normalidad en los vehículos comerciales, esto es, la línea ascendente. Tras la pérdida del 2% de marzo, abril alcanzó las 17.736 matriculaciones (+18,9%), por lo que el acumulado del primer tercio del año gana dos puntos, hasta el +12,4%. Los pick up, que rozan el 50% de subida acumulada, y los furgones pesados (por encima del 18%) son los segmentos más pujantes.



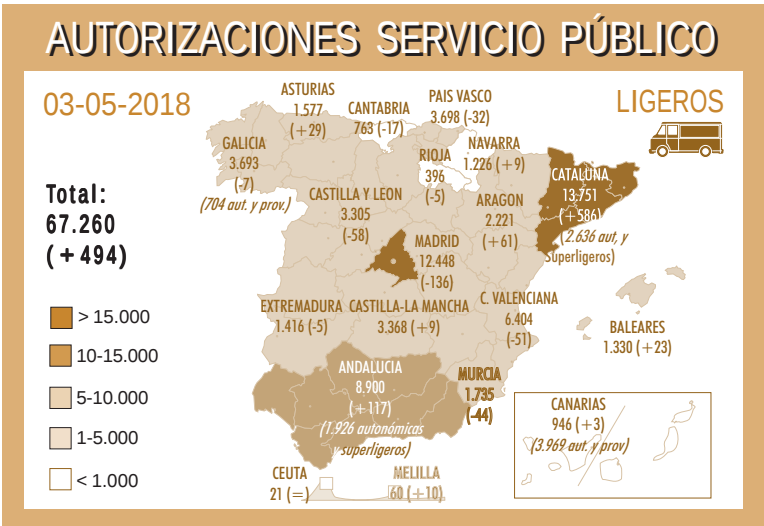
Hasta los camiones ligeros, que hasta la fecha eran los únicos en negativo, se suman a la senda positiva que marca el segmento de los industriales cuando se cubre el primer tercio del año. Así, gracias a un 29,2% de subida en abril, el acumulado tras los cuatro primeros meses roza el 10%, con los rígidos de obra (+174,8%) y los de carretera (16,3%) marcando la pauta del resto de segmentos.



Nuevo repunte alcista en el volumen de tarjetas tras un par de meses de menor actividad. A comienzos de mayo, las de pesados crecían en casi un millar y las de ligero casi en medio, dejando atrás los balances negativos registrados desde marzo. Sin embargo, lo que sí se ha estabilizado es la ratio autorizaciones/empresa, que no varía.



Subida sin freno. Según los datos de la 19ª semana del año, Europa eleva su media casi cinco céntimos en el último mes y tres en la quincena, hasta 1,351 euros/litro, mientras que España sube casi en la misma proporción, cuatro en el mes y tres durante la última quincena.



E.S. MAS BARATAS GASÓLEO A HABITUAL

(Actualización: 14 Mayo 2018)

LOCALIDAD-E.S	€/LITRO
ALAVA	
Ribabellosa - Eroski	1,110
ALBACETE	
Albacete - Alcampo	1,099
ALICANTE	
Torreveja - (particular)	1,089
ALMERÍA	
El Ejido - Ejidomar	1,070
ASTURIAS	
Oviedo - Catoa	1,095
AVILA	
Avila - Simply	1,095
BADAJOS	
Corte de Peleas - Coagcor	1,090
BALEARS, ILLES	
Mao - Gmoll	1,189
BARCELONA	
Barcelona - RACC	1,082
BURGOS	
Burgos - Asebutra	1,073
CÁCERES	
Almoharín - SCL Regadhighos	1,088
CÁDIZ	
Algeciras - Ballenoil	1,009
CANTABRIA	
Corrales de Buelna - Somahoz	1,089
CASTELLÓN	
Castellón - Alcampo	1,119
CIUDAD REAL	
Cozar - Coop. Cozar Sierra	1,110
CÓRDOBA	
Montilla - Coop. La Aurora	1,070
CORUÑA, A	
Ferrol - Alcampo	1,118
CUENCA	
Alcázar Rey - Gasóleos Alcázar	1,080
GIRONA	
Banyoles - Condis	1,055
GRANADA	
Loja - Campoagro Oliverera	1,085
GUADALAJARA	
Cabanillas Campo - ATA	1,087
GUIPÚZCOA / GIPUZKOA	
Lezo - MerkaOil	1,089
HUELVA	
Lepe - Gacosur	1,115
HUESCA	
Fraga - Agropecuaria	1,061
JAEÉN	
Martos - Petroprix	0,979
LEÓN	
Villaquejida - Teo	1,079
LLEIDA	
Miralcamp - Agraria	1,099
LUGO	
Lugo - Masmar Oil	1,106
MADRID	
Madrid - Plenoil	1,087
MÁLAGA	
Nerja - Ballenoil	1,099
MURCIA	
Cabezo de Torres - Cabezo Gas	1,059
NAVARRA	
Orcoven - Argi	1,070
OURENSE	
Barbadas - Galp	1,159
PALENCIA	
Villamuriel Cerrato - Avia	1,109
PONTEVEDRA	
Silleda - Aira Silleda	1,109
RIOJA, LA	
Logroño - Petroprix	0,999
SALAMANCA	
Salamanca - Est. Autobuses	1,048
SEGOVIA	
Zamarramala - Daviera Meroil	1,078
SEVILLA	
Puebla Río - Cepsa Arroceros	1,013
SORIA	
Arcos Jalón - GHC Soria	1,078
TARRAGONA	
Reus - Gmoll	1,099
TERUEL	
Teruel - Cotratur	1,016
TOLEDO	
Menasalbas - Nª. Sª. Salud	1,055
VALENCIA	
Cortes de Pallas - S. Isidro	1,047
VALLADOLID	
Valladolid - Centrolid	1,053
VIZCAYA / BIZKAIA	
Zamudio - Petroprix	1,079
ZAMORA	
Villalpando - Agrinza	1,050
ZARAGOZA	
Cubel - SAT 23 Cubel	1,030

Transhoróscopo



ARIES

21 de marzo - 20 de abril

Mercurio le brindará nuevas oportunidades en el ámbito laboral y podrá dejar sus antiguas preocupaciones.



TAURO

21 de abril - 20 de mayo

Está en una situación económica holgada, pero deberá cuidar el dinero por posibles imprevistos futuros.



GEMINIS

21 mayo - 21 de junio

Goza de tranquilidad y estabilidad en el ámbito personal. En lo profesional vive momentos de incertidumbre.



CÁNCER

22 de junio - 22 de julio

Asegúrese de contar en los próximos días con sus amigos más cercanos, quizás los necesite pronto.



LEO

23 de julio - 23 de agosto

Asuntos del pasado podrían regresar para inquietarlo. Saturno le propone revisar su vida sentimental.



VIRGO

24 de agosto - 22 de sepbre.

La estabilidad en el ámbito laboral y la tranquilidad en la familia le aseguran un buen comienzo de mes



LIBRA

23 septbre. - 22 octubre

Lo confuso y engañoso puede llegar de alguien cercano. Es recomendable equilibrar la balanza laboral.



ESCORPIO

23 octubre - 22 novbre.

Marte indica que son días idóneos en el amor pero tenga prudencia si va a emprender una aventura laboral



SAGITARIO

23 de nov. - 21 de decbre.

Es un momento bueno para realizarse en lo social. El ámbito laboral está ampliamente cubierto estos días.



CAPRICORNIO

22 de decbre. - 20 de enero

Venus le sugiere concentrarse más en su trabajo, las distracciones y la dispersión lo rondan.



ACUARIO

21 de enero - 19 de febrero

Su planeta regente del trabajo lo impregna de intuición. No permita que el amor interfiera en su profesión.



PISCIS

20 de febrero - 20 de marzo

Será conveniente que todo lo relacionado con el dinero lo maneje con cuidado durante este mes.

Congreso

Fabricantes de segunda fase

Título: Foro nacional de fabricantes de segunda fase de vehículos industriales y comerciales
Cuándo: 24 de mayo de 2018
Organiza: Ascatravi

Ascatravi organiza un foro en la Sala Goya de IFEMA en el Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid. Durante el foro se tratarán distintos temas referentes a los vehículos industriales y comerciales, tales como su informe sectorial, la ITV electrónica, la reglamentación de vehículos dedicados al transporte de mercancías percederas, entre otros.



Cursos

Blockchain en la Movilidad

Título: Taller sobre aplicaciones del Blockchain en la Movilidad
Cuándo: 1 de junio de 2018
Dónde: Serrano 216, 1ºD - Madrid
Organiza: ITS España

ITS España presenta este taller de la mano del catedrático de la universidad de Cantabria, Miguel Ángel Pesquera González; y el secretario general de ITS España, Jaime Huerta Gómez de Merodio. Ambos ponentes presentarán el concepto Blockchain y como se usa para mejorar la Movilidad Conectada, hablando también de sus conceptos y elementos.



Libro

Más de 50 años de telemática

Título: 'La historia de la telemática'
Edita: Tom Tom Telematics
Interior: Disponible únicamente en modelo ebook.

La velocidad con la que ha evolucionado la telemática desde sus comienzos, allá por los años '60 del siglo pasado, es realmente asombrosa. Por ello, Tom Tom Telematics recoge en este ebook, además de un vídeo, los hitos más importantes desde entonces hasta llegar a los dispositivos electrónicos que encontramos en la actualidad.



Expertos en Consultoría de Transporte por Carretera

Nexopublic

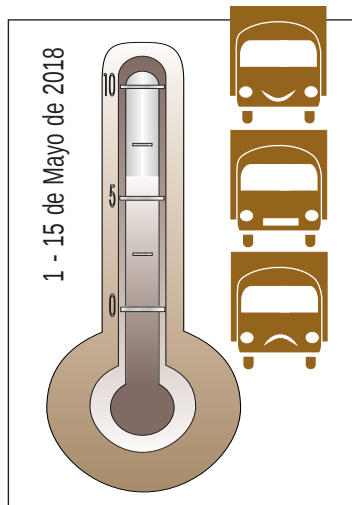
CONSULTING
Lope de Vega, 13. 28013 Madrid. ☎ 91 369 41 00. Fax 91 369 18 39

De Profesional a Profesional



Solicite Información, pre-Estudio y datos sobre Ayudas y Subvenciones a direccion-tecnica@nexopublic.net

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



RESULTADOS

▲ Evolución

Sinergia entre sectores

Con apenas unos días de diferencia, el Sector del transporte de mercancías ha dado la bienvenida a dos nuevos actores, que comparten curiosidades. Por un lado, se presentan con el mismo tipo de producto, un camión eléctrico, que no deja lugar a dudas de la dirección que toma el ámbito urbano y de distribución. Y, por otro lado, ambos proceden del segmento del transporte de viajeros: Irizar y VDL. Las sinergias están a la orden del día. Bienvenidos y mucha suerte en adelante.



PREVISIONES

COYUNTURA / La ratio en pesados se mantiene en 3,91 y la de ligeros en 1,67

La primavera llega con brío, pero el petróleo amenaza

Las matriculaciones sectoriales vivieron un importante repunte en el mes de abril, con subidas muy significativas que palían con creces el tropezón de marzo. La dimensión

empresarial no presentó demasiados cambios, todo lo contrario que el petróleo, que amenaza con la cota de los 80 dólares y con echar por tierra el optimismo.

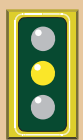
INDICADORES NEXOTRANS DE COYUNTURA DEL SECTOR

PRECIO DEL GASÓLEO



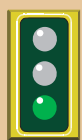
Cotizando en cifras récord de los últimos tres años, el gasóleo sufre la escalada del petróleo hasta 80 dólares.

EMPRESAS



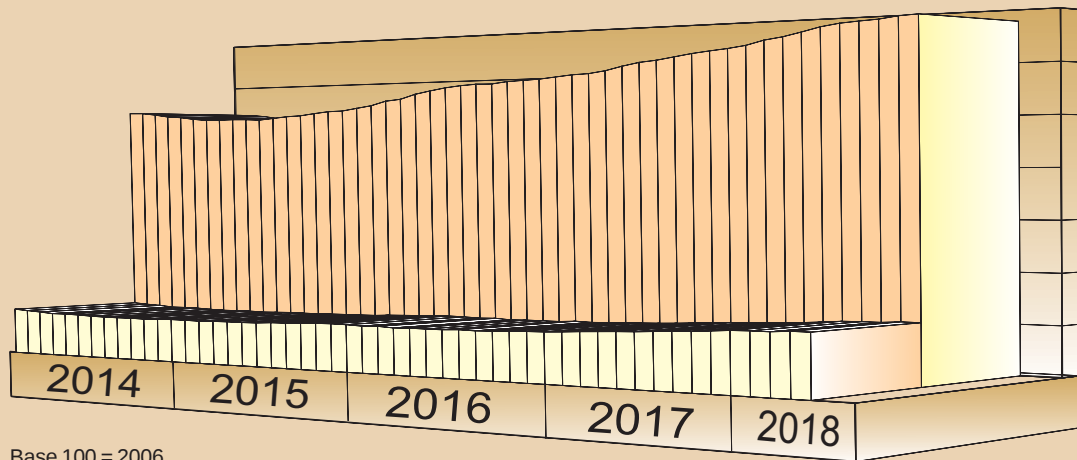
Por primera vez en muchos meses, la ratio se mantiene estable, aunque las cantidades siguen al alza.

MATRICULACIONES



Excelente mes de abril en todos los segmentos, con subidas que dejan en anécdota el resbalón de marzo.

EMPRESAS Y AUTORIZACIONES. 2014-2018



Base 100 = 2006

Fuente: Ministerio de Fomento

© NEXOTRANS (Grupo NEXO)

▲ Ascenso

Director ibérico de UPS



Fernando Falcón

UPS acaba de anunciar el nombramiento de Falcón como director general de UPS en España y Portugal. Con base en Madrid, será responsable de más de 1.300 empleados, así como de las operaciones y desarrollo de negocio. Acumula 17 años de experiencia en la compañía.

▼ Descenso

Se sale con la suya



Manu Ayerdi

El Gobierno de Navarra parece que va a salirse con la suya, a pesar de la frontal oposición que han demostrado tanto ANET como Tradisna, y restringirá el paso de los camiones por la N-121 durante las obras del Belate. Cuando parecía que iba a recapacitar, la decisión es mala para el Sector.

En Ruta



La oportunidad para la logística (y II)

Samir Awad

LA APLICACIÓN de Blockchain puede ayudar a resolver o, al menos mitigar, algunos de estos problemas, al permitir la interconexión de la información de los diferentes agentes (proveedores, transportistas, comercios, clientes...).

La sincromodalidad, como siguiente etapa en el desarrollo de la cadena de suministro, pretende cubrir la necesidad de coordinar no sólo las labores físicas sino también los procesos de transferencia de capitales y de información.

De forma resumida, propone que las cadenas dejen paso a las redes. Así, los diferentes modos de transporte no son solo etapas o eslabones de la cadena sino que quedan completamente sincronizados e interconectados al poder compartir información. De este modo, pueden adaptarse dinámicamente para cubrir las necesidades individuales e instantáneas de los usuarios de la red.

Mediante la integración de la infraestructura actual con una plataforma IoT (internet de las cosas) con las capacidades del paradigma tecnológico Blockchain se puede conseguir una transferencia instantánea de la información de las unidades de carga en forma de activos digitales, compartiendo la información en una plataforma colaborativa entre todos los actores que permita una visión global del conjunto de la cadena logística.

Blockchain es, por tanto, y resumiendo todo lo expuesto, la oportunidad que la logística no puede perder.

Samir Awad Núñez, miembro de Think Tank Movilidad (viene de la pág. 2).

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 o al teléfono: 91 369 41 00

