

El Duotrailer ha llegado para quedarse

Esta fue la conclusión obtenida a partir de la charla “entre cargadores” que tuvo lugar el pasado miércoles en torno a esta configuración de vehículos de 70 toneladas y 30 m de longitud.

Jordi Romero, Director General de Schmitz Cargobull Ibérica presentó el Duotrailer (Marca Ecoduo) como un vehículo que tiene la ventaja de estar formado por dos semirremolques estándar. El primero de ellos dispone de un enganche para un dolly, lo que hace que el parachoques tenga que ser abatible, mientras que el segundo vehículo debe disponer de un sistema de balizamiento.

Por su parte, Adrian Fariña, responsable de cadena de suministro de Central Lechera Asturiana (CAPSA) explicó su experiencia con esta configuración, con la que están realizando, en colaboración con Henkel, un circuito comercial en pruebas Madrid-Girona-Madrid, en el que el vehículo va cargado con leche y vuelve cargado de productos de limpieza, haciendo tres viajes una semana y dos viajes a la semana siguiente.

El sentido Madrid-Girona comporta un flujo interno de aprovisionamiento que, al no depender de requisitos fijados por el cliente, no introduce tensión horaria de entrega y aporta la flexibilidad necesaria. Comenta Adrián Fariña que lo idóneo es que al menos un sentido no incluya pedidos sujetos a programaciones.

Aun así, para que las entregas de Madrid encajasen con el flujo de bajada, se incorporó como partner a una empresa con logística en la capital. De esta manera, cuando hay necesidad de realizar hacer entregas simultáneas, se puede enganchar una segunda cabeza tractora.

Entre Adrian Fariña y Jordi Romero nos dieron explicaron las ventajas y nos facilitaron las claves para el éxito del duotrailer.

Datos relevantes:

Vehículo

- Se trata de una configuración construida vehículos estándar.
- Proporciona un ahorro de emisiones que, dependiendo de la densidad de carga transportada, oscila entre el 10% y el 30%
- Permite incorporar cualquier semirremolque o combinación de semirremolques siempre que se respeten las dimensiones y las masas (frigos, rígidos, lonas, contenedores, etc...)
- Al tener mayor número de ejes el frenado se produce 5 metros antes que en el caso de un semirremolque estándar.
- Por el mismo motivo, al tener un mejor reparto de cargas, el impacto en el firme es menor.

Prueba técnica

- Se precisa un convenio con una Universidad cuyo coste puede oscilar entre 2.000 y 5.000 euros dependiendo del número de vehículos y rutas que se incorporan al estudio.
- No es necesario el informe de los titulares de las vías, como en el caso del mega, por lo que las autorizaciones para pruebas se obtienen en un plazo más corto (aproximadamente 15 días).
- Se pueden evaluar 70 tn de conjunto (en ocasiones pueden autorizar hasta 72 tn), lo que permite 24 toneladas como máximo en cada semirremolque.
- La potencia de la cabeza tractora dependerá de la densidad de la mercancía. En el caso de CAPSA que lleva al límite la masa transportada, se utilizó una cabeza tractora de 600 CV, pero se puede resolver con 480 CV-500 CV para cargas ligeras.
- Los consumos de la tractora oscilan entre 56 y 57 litros para la masa máxima
- Los ahorros en costes obtenidos rondan un 8% en comparación con el uso de dos semirremolques.

Claves para el éxito

Para que un vehículo como el Duotrailer sea rentable, es necesario:

- Tener un flujo con ida y vuelta en carga.
- Que las cargas sean compatibles en horarios de entrega.
- Que las autorizaciones se referencien a vehículos homologados y no a una combinación determinada, es decir que se establezcan requisitos técnicos para las unidades pero que estas puedan formar parte de cualquier combinación de Duo.