

En primera

Brexit:
cuatro años desde
la salida de Reino
Unido de la UE

ANÁLISIS AUTONÓMICO

TRANSPORTE POR CARRETERA EN ESPAÑA

Especial

MERCADO DE SEGUROS PARA EL TRANSPORTE

La situación económica complica
el desarrollo del sector del seguro

Protagonistas del transporte

Jordi Romero. Director General
de Schmitz Cargobull Ibérica

PESADOS / CONTACTO



VOLVO FH 42 TE ELECTRIC

LIGEROS / CONTACTO



MERCEDES eCITAN

**ESPECIAL
CASTILLA
LA MANCHA Y
EXTREMADURA**

¿50 paradas con
sus 50 albaranes?

No problem, brother



EXPERTOS EN **IMPRESIÓN
PORTÁTIL Y ETIQUETADO**

brother.es/venta-en-ruta



Con las **impresoras portátiles PJ** (hasta A4) y **RJ** (recibos y etiquetas hasta 4") de Brother, la **venta en ruta** es más rápida y exacta. Imprimen **albaranes y notas de entrega** claras y legibles con información en tiempo real, **sin tinta ni tóner**, y son muy fáciles de integrar con tu software de route accounting. **Robustas**, con un **soporte técnico** excepcional y **3 años de garantía**, son la solución perfecta para la venta en ruta.

Virgencita, virgencita...

Aunque el sector del transporte, sobre todo el de carretera, nos tiene acostumbrados a que las perspectivas económicas y de su actividad puedan cambiar radicalmente de un semestre a otro, bien podríamos desear ahora que acabe el año lo que dice el viejo chiste políticamente incorrecto de “virgencita, virgencita, que me quede como estoy”.

Y es que, visto lo visto en este ejercicio y en los dos anteriores, no se puede hablar de una crisis profunda en el transporte que, como bien sabemos, ha sabido afrontar diferentes calamidades de diversa entidad y de calado internacional. La primera se venía anunciando desde 2016 cuando se aprobó la salida del Reino Unido de la Unión Europea, un tránsito que se oficializó

El primer Informe de Mercado de las principales Empresas Transportistas, distribuidas por Comunidades Autónomas, permite a los lectores obtener, de un vistazo, el alcance de esta actividad en cada territorio y su evolución en los últimos ejercicios

en enero de 2021 y entró en vigor en mayo de ese año. El transporte internacional con la isla fue, efectivamente, un caos durante los primeros meses; pero, aunque todavía queden asuntos pendientes por resolver en los tratados bilaterales UK-UE o los tratados particulares con cada uno de los estados miembro, el hecho es que empiezan a normalizarse las relaciones. Y el resultado es que, por el momento, algunas empresas transportistas que exportaban y transportaban

asiduamente al Reino Unido, han dejado de hacerlo por no poder hacer frente a la complicación administrativa. En cambio, otras han encontrado la oportunidad de negocio de convertirse en nuevos intermediarios para los exportadores europeos que desean seguir sus tratos con UK. De la situación actual, nos hacemos eco en estas páginas.

Pero durante el tránsito del Brexit, llegó otra enorme crisis, la de la Covid-19. Esta sí que, desde diciembre de 2019 y todo

2020, afectó de lleno a toda la actividad económica mundial y no ha sido hasta mayo de este año cuando se ha dejado de considerarse una “Emergencia de salud pública de carácter internacional”. Y el transporte, también ha sabido recuperarse y mostrar cifras de crecimiento continuado en este tiempo. Luego vinieron la crisis energética provocada por la invasión de Ucrania por Rusia que, por fortuna, no ha afectado a España de forma excesiva; la crisis del volcán de La Palma que al transporte sólo le afectó en la misma isla, y no al resto del país. Y ahora tenemos una crisis abierta en Oriente Medio que no se sabe muy bien cómo afectará a nuestro país o al Continente. Sin duda, algunos sectores específicos han sufrido desde la pandemia y en años posteriores diferentes crisis particulares que afectaron a sectores concretos: transporte de vehículos, frigorífico de internacional, asistencia en carretera y otros. Pero, ante todo, el transporte por carretera ha mantenido un nivel al alza desde el año 2020 y se ha venido confirmando en los dos ejercicios posteriores.

Y así lo reflejan los datos que presentamos a nuestros lectores en el primer Informe de Mercado de las principales Empresas Transportistas, distribuidas por Comunidades Autónomas. Este estudio, que ofrecemos por vez primera -y que se completará en breve con otro de mayor alcance- analiza los resultados económicos de las principales empresas transportistas de todas las comunidades autónomas y se aportan datos de 2020, 2021 y 2022, los resultados de los ejercicios, la rentabilidad de la compañía, los activos y otras informaciones relevantes que permitirán a los lectores obtener, de un vistazo, el alcance de esta actividad en cada territorio y su evolución en los últimos ejercicios.

Como decíamos, el transporte es una actividad pulsante que no ha dejado de crecer en estos años. Y así esperamos que continúe el próximo ejercicio, que se presenta con una administración completamente renovada y con muchos asuntos de calado por resolver. Esperemos que el sector no tenga que echar de menos al anterior equipo del ministerio de transportes. Hasta que lo comprobemos, una certeza y un deseo sincero a ustedes: aquí estaremos para contárselo a todos nuestros lectores y, por supuesto ¡Feliz Navidad y próspero año Nuevo! ✎

todotransporte
com

✉ @todotransport 📺 youtube.com/@todotransporte5579

Editor: Eusebio Albert (eusebio.albert@todotransporte.com)

Director adjunto: Carlos Maudes (carlos.maudes@todotransporte.com)

Redactor jefe: Alfredo Escolar (redaccion@todotransporte.com)

Redacción pruebas y redactor técnico: Alberto Puerta (pruebas@todotransporte.com)

Redacción producto: Juanjo Cortezón y Beatriz Serrano.

Colaboradores: Juan José Gil (Secretario General Fenadismer), Francisco Aranda (Presidente de UNO), Néstor Val (Director gerente de Lextransport Grupo).

Director comercial: Eusebio Albert (eusebio.albert@todotransporte.com)

Maquetación: J. M. González

Edita: Motor de Ventas Ediserv, sl.

Consejero delegado
José Manuel Marcos

Dirección Área de Transporte
Eusebio Albert

Oficinas: C/ Invierno, 17
28850 Torrejón de Ardoz - Madrid



Atención al cliente: 677 504 815. **Impresión:** VA Impresores
Depósito Legal: M-M-8488-84 - **ISSN:** 0212-8357

SUSCRIPCIONES (TEL. 91 297 20 00)

EJEMPLAR	16€
SUSCRIPCIÓN ANUAL EN PAPEL Y DIGITAL	120€ +4% IVA al año
SUSCRIPCIÓN BIENIAL EN PAPEL Y DIGITAL	192€ +4% IVA al año

Las reclamaciones de ejemplares serán atendidas en los tres meses siguientes a la fecha de edición de la revista.

SUMARIO

**EN PRIMERA**

Brexit: cuatro años desde la salida de Reino Unido de la UE.

**AUTONÓMICO**

Castilla La Mancha y Extremadura: Apuesta firme por un sector más rentable y sostenible.

**CONTACTO**

Volvo FH 42 TE Electric Estrategia de futuro.

**CONTACTO**

Mercedes eCitan. Una Revolución Eléctrica en el Transporte Comercial.

A PLENA CARGA. 12 › Cambio Ministerial: Óscar Puente, ministro de Transporte y Movilidad Sostenible.

CARRETERA. 20 › Salón del Transporte Solutrans 2023.

ÚLTIMA MILLA. 32 › Inquieto: movilidad urbana sin humos.

INTERMODAL. 38 › El transporte marítimo, modo más utilizado.

CONSULTORIO LEGISLATIVO. 42 › Concluye el plazo para las empresas

de contar con un canal de denuncias.

FABRICANTES. 66 › Iveco presenta la renovación total de su gama de vehículos y motores para 2024.

COMERCIALES LIGEROS. 74 › Renault desvela su Nueva Master, con triple oferta energética.

ESPECIAL MERCADO SEGUROS. 78 › La situación económica complica el desarrollo del sector del seguro.

CONGRESO DE LISBOA DE LEXTRANSPORT. 82

› Amor por el trabajo bien hecho, pasión y profesionalidad marcan la trayectoria de Lextrantransport.

INDUSTRIA AUXILIAR. 84 › Jost gana el I-nnovation Awards 2023 de Solutrans por su sistema KKS de enganche.

QUINTA RUEDA. 86 › Blascotrans adquiere 35 semirremolques de lona de Schmitz Cargobull.

TRUCK DEALER 120 › Agón Truck Centers renueva su centro Agón Delta.

**14.****PROTAGONISTAS DEL TRANSPORTE.**

Jordi Romero.

Director General de Schmitz Cargobull Ibérica.

LA FRASE

“El Ministerio de Transportes deberá planificar lo antes posible una ruta que garantice al sector la aprobación de las medidas normativas pendientes, y definirla ante los nuevos retos a corto plazo”

JAVIER JASO.

Responsable de transporte de Aecoc

ESPECIAL

Informe de mercado.**EMPRESAS TRANSPORTISTAS Y OPERADORES LOGÍSTICOS**

87. Análisis autonómico del transporte por Carretera en España



eMPOWERING YOU. ALL THE WAY.



Simplifica el camino hacia la electrificación de tu flota con MAN.

La transformación a la movilidad eléctrica no consiste únicamente en comprar un vehículo que funcione con batería. Cuando se trata de electromovilidad, es esencial contar con un ecosistema a medida. Nuestra gran experiencia y conocimiento en movilidad eléctrica nos convierte en tu socio de

confianza. Ofrecemos servicios de asesoría personalizados, así como soluciones inteligentes para los retos actuales y futuros. eMPOWERING YOU. ALL THE WAY. Desde la planificación de la flota hasta la puesta en marcha y más allá. www.truck.man #SimplyMyTruck



Cuatro años desde la salida de Reino Unido de la UE

Recordando al Brexit



El Brexit no ha dejado de ser, en los últimos años, un quebradero de cabeza para los transportistas españoles. Aunque muchos aspectos han mejorado, sigue siendo un territorio “peligroso” para los profesionales que no estén preparados o que no hayan tenido la experiencia previamente.

— Por **Alfredo Escolar**

Apunto de cumplirse el cuarto año de la salida oficial del Reino Unido de la Unión Europea y siete años y medio desde que un referéndum nacional decidiera el divorcio, todavía hoy se mantienen asuntos pendientes con la Unión y, en vista de los resultados prácticos para ingleses,

galeses, irlandeses y escoceses, crece el arrepentimiento y la sensación de que el Reino Unido hizo un mal negocio.

Si se salió con un 51,2% de los votos a favor del divorcio, hoy los sondeos señalan que, al menos, el 56% cree que fue un lamentable error marcharse de la Unión y sólo un 32% se mantiene firme en su rechazo a formar parte de una comunidad social y económica más allá de sus fronteras.

Los problemas reales que están experimentando los británicos son, en resumidas cuentas, un aumento más significativo que en el continente del índice del precio de la vida, un cierto empobrecimiento general y carestías de personal y materias primas que dificultan la actividad, sobre todo en los grandes centros urbanos.

La falta de personal como camareros, enfermeras y, por su puesto, conductores hacen muy difícil el funcionamiento correcto de diferentes sectores. Siendo el sector sanitario el más grave, la falta de

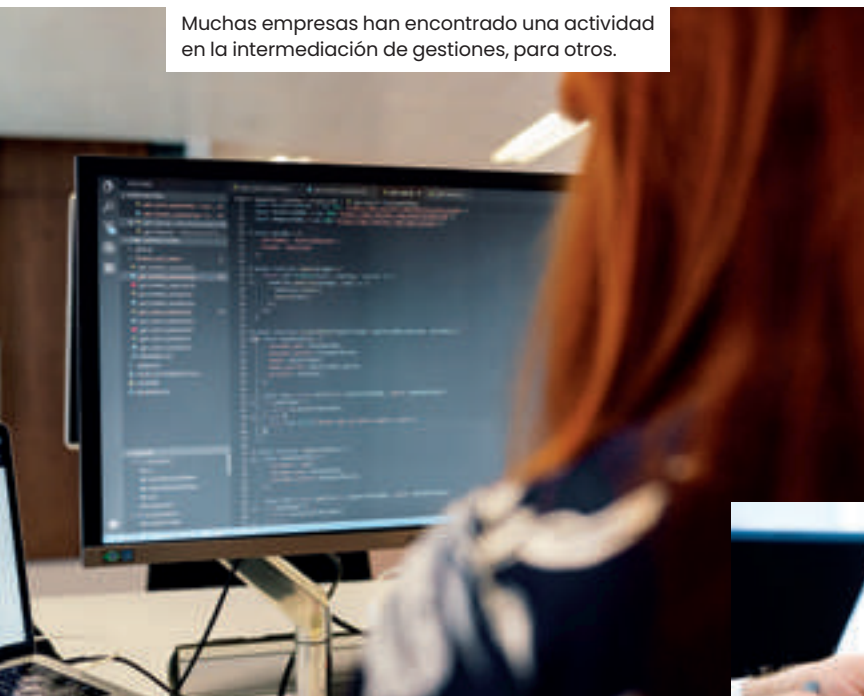


Los atascos en los pasos portuarios para el Reino Unido ya están bastante normalizados, aunque existen retrasos.

EN BREVE

- **Todavía quedan** pendientes varias negociaciones entre la UE y UK por el Brexit y algunas implican retrasos en el transporte.
- **Reino Unido** ha sufrido más que la Unión el divorcio económico y se prevé una bajada sostenida de las exportaciones.
- **Aunque** la situación no ha supuesto una crisis social para UK, ya son mayoría los ciudadanos que piensan que hicieron un mal negocio.
- **La norma** de Border Target ha conseguido desbloquear buena parte de los trámites que se exigían y agilizar el papeleo.
- **Uno** de los sectores del transporte español que más se ve afectado todavía es el transporte frigorífico de productos alimenticios.

Muchas empresas han encontrado una actividad en la intermediación de gestiones, para otros.



camareros y de conductores es el más numeroso. En general se estima que actualmente hay una carencia de unos 460.000 trabajadores en el Reino Unido. A pesar de que en los últimos años se han contratado a unos 130.000 trabajadores de fuera de la UE, las carencias siguen siendo un lastre para muchas actividades económicas.

ALIVIO PARA IMPORTADORES. La situación de carencia y hasta desabastecimientos ha llevado al Reino Unido a desarrollar un sistema para canalizar y acelerar las importaciones que requiere el mercado interior; tanto materias primas, como productos frescos y de consumo. Se trata del HMRC o Servicio de Resoluciones de Valoración Anticipada; lanzado en abril pasado, brinda a los importadores seguridad jurídica de que el método de valoración en aduana elegido es correcto. Al importar bienes al Reino Unido, los comerciantes deben calcular el valor de sus bienes para fijar



La gran cantidad de papeleos que hay que hacer han variado y crecido en los últimos años.

sus derechos de aduana y el IVA de importación. Los comerciantes y distribuidores solicitarán en línea una resolución de valoración avanzada en la que HMRC confirmará que el método utilizado para calcular el valor es correcto. Es legalmente vinculante por 3 años y el comerciante utilizará esta información para calcular el valor de sus mercancías en su declaración de importación. Esta es la vía por la que muchas empresas de alimentos y bienes de consumo españoles, por ejemplo, (muebles, maquinaria, electrodomésticos, etc.) han encontrado cierta tranquilidad administrativa para seguir exportando frutas y otros bienes al Reino Unido. Transporte y normas



El Eurotúnel no ha sufrido muchos retrasos porque ya tenía un mayor control antes del Brexit.



La cadena logística requiere de un sistema estable y previsible para poder ser rentable.

Una de las pocas cosas buenas que mantienen el flujo de mercancías españolas hacia el Reino Unido es que no existen límites en cuanto a la cantidad o el número de viajes de los transportistas. Es decir, el transporte de mercancías no tiene contingentes.

Por el contrario, desde la entrada, se han reducido las operaciones de cabotaje en el interior del Reino Unido, de tres a dos operaciones en siete días y, además, el papeleo se ha complicado enormemente en este caso.

También es cierto que otra de los aspectos positivos es que varias empresas logísticas y de exportación han encontrado un filón en la intermediación con otras empresas españolas para la resolución de gestiones que se han multiplicado en este tiempo. Y no sólo eso, muchas empresas han decidido abrir almacenes logísticos en el Reino Unido, con lo que se ha abierto una nueva puerta en los negocios de transporte.

El Reino Unido tiene una inflación disparada y unos tipos de interés del 5,25%, como en la gran crisis de hace 15 años

Pero no todo es un chollo, ni desde el lado británico, ni desde el lado español, ya que las legislaciones nacionales se empeñan en complicar no sólo el transporte, sino la comercialización al completo. Por ejemplo, la normativa española también complica la importación desde el Reino Unido de bienes y servicios, por lo que muchas empresas han decidido desistir a dedicarse a importar productos de allí.

De igual forma, nuevas regulaciones en el Reino Unido respecto a los controles fronterizos para salvaguardar la biodiversidad y mejorar el control transfronterizo han venido a complicar el tránsito fluido. El Border Target, creado el pasado mes de agosto es el ejemplo de una nueva complicación que, en el mercado unido de la UE, no existía. Al menos con esta intensidad.

Consiste en una clasificación de los productos que se importan en función de su peligrosidad. Así, los animales vivos estarían en la escala más alta de peligrosidad, por lo que requieren de un certificado sanitario específico para su exportación. El riesgo medio lo marcarían la carne cruda, derivados animales y carne congelada y los de riesgo bajo serían los productos alimenticios elaborados y estables por estar transformados o enlatados. El caso es que el Border Target se ha creado, además de para la protección biológica del territorio, para simplificar los procedimientos de entrada. Pero su implantación plena ha causado algunos problemas por parte de empresas no avisadas del nuevo procedimiento.

BALANZA COMERCIAL. A pesar de todo, el Reino Unido no está especialmente mal, en un entorno complejo y cambiante. En 2022, el volumen de exportaciones de bienes y servicios del Reino Unido aumentó en un 4,8% con respecto a 2021,

Variación de las importaciones y exportaciones de UK

Previsiones de comercio exterior de UK	2022	2023 (e)	2024 (e)	2025 (e)	2026 (e)
Volumen de las exportaciones de bienes y servicios (% anual)	10,3	2,3	1,6	2,4	1,8
Volumen de las importaciones de bienes y servicios (% anual)	12,6	4,2	0,4	1,1	1,5

Fuente: IMF, World Economic Outlook. (e): Estimado



Las empresas que más sufren los retrasos y papeleos actuales son las de transporte frigorífico.

tras dos años a la baja como consecuencia de la pandemia de COVID-19 y el Brexit. El volumen de importaciones de bienes y servicios creció en un 8,4%, según el FMI, que también prevé que las exportaciones e importaciones crezcan respectivamente en un 3,8% y 3,4% en 2023.

La marcha de la economía británica se debe, en buena medida al acuerdo alcanzado con la UE y que entró en vigor el 1 de mayo de 2021, que le otorga al Reino Unido un "arancel cero, cuota cero" para sus exportaciones hacia la UE. No obstante, como indicamos, se introdujeron una serie de nuevos aranceles y controles regulatorios, que incluyen reglas de origen y requerimientos locales estrictos de contenido, que podrían volver los procedimientos más lentos, y por lo mismo afectarían el comercio mutuo.

En cualquier caso, la UE sigue siendo su principal mercado, tanto proveedor como de destino de sus bienes y servicios. De hecho, para diversificar sus socios comerciales, el Reino Unido firmó acuerdos y convenios comerciales en principio con 71 países, pero para simplificar su propia administración, firmó sólo uno con la UE.

El frigorífico, el más afectado

Tanto por dedicarse a la exportación de alimentos y la burocracia que conlleva, como por las limitaciones al cabotaje en UK, o la prohibición de hacerlo en Francia, viniendo del Reino Unido, uno de los sectores más afectado por el efecto Brexit años después a su implantación es el transporte frigorífico.

En el primer cuarto de este año se pusieron en marcha las ayudas del Programa ICEX-Brexit, destinadas a respaldar a las empresas exportadoras españolas en su proceso de adaptación a la salida del Reino Unido de la Unión Europea. La iniciativa buscaba compensar los gastos adicionales que han surgido como resultado de la necesidad de consolidar, posicionar e implantar a las compañías en la nueva situación.

Y las ayudas no han ido mal del todo. Hasta el 12 de junio se concedieron ayudas a las empresas exportadoras de hasta el 75 por ciento de deter-



La UE todavía tiene diferentes asuntos que negociar con el Reino Unido, después de 4 años de Brexit.

Quién exporta a UK

Principales proveedores (% de las importaciones)	2022
China	13,4%
Estados Unidos	11,9%
Alemania	8,6%
Noruega	6,5%
Francia	4,2%
Italia	3,7%
Países Bajos	3,5%
España	2,9%
Bélgica	2,5%
Irlanda	2,3%

Fuente: Comtrade

minados gastos en los que incurrieran desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de julio de 2023, para hacer frente a esta nueva situación. El apoyo máximo por beneficiario fue de 200.000 euros. Es destacable señalar que los gastos susceptibles de recibir ayudas son, entre otros, los nuevos costes generados por el registro de IVA, el asesoramiento en materia de etiquetado, empaquetado y certificación, el registro de marcas, los visados para trabajadores especializados, así como las escrituras, permisos administrativos y licencias. Además, se contempla el apoyo a gastos de promoción vinculados al desarrollo del plan de internacionalización en el mercado británico. Además, las empresas y trabajadores autónomos que se hayan visto afectados por el Brexit

Las ayudas españolas a la exportación están funcionando relativamente bien y alcanzan hasta los 200.000 euros por compañía



La cuestión de Gibraltar

- **Según la postura oficial de España**, “Gibraltar no es parte integrante de Reino Unido; es una colonia británica en territorio español. España reclama que este territorio le sea reintegrado y sostiene plenamente lo dispuesto por Naciones Unidas sobre esta cuestión, que lo define como territorio no autónomo, pendiente de descolonización”.
- **Por otra parte**, la UE reconoce que los acuerdos entre la UE y Reino Unido sobre Gibraltar requerirán la previa aprobación de España. Y no es para menos porque el tránsito de personas y mercancías entre España y Gibraltar no se corresponde a lo que establece la UE sobre el flujo con países terceros no miembros. Goza de una liberalidad que no ofrece Reino Unido a los ciudadanos de la UE.
- **Los ministros** de exteriores español y británico, José Manuel Albares y el recientemente nombrado David Cameron han llegado a un acercamiento para un acuerdo sobre la condición de Gibraltar que se espera que culmine en enero. “La pelota estaba y sigue estando en el tejado de Reino Unido, deben decidir si quieren un acuerdo o si prefieren que se aplique la legislación europea”, ha subrayado el jefe de la diplomacia española.



La carga aérea no se ha visto tan afectada como otros modos de transporte.

nan de solventarse y que lastran la operativa logística de los transportistas españoles y del resto de la UE. Algo que, lógicamente va en contra de la rentabilidad de las empresas y, al tiempo, del correcto servicio para las necesidades británicas. De momento, el efecto más visible del Brexit para el transporte español es que se ha producido una retirada de empresas de transporte en el mercado inglés. Y desde el punto de vista de los propios ingleses es que se está bordeando la recesión desde hace meses y que el coste de la vida se ha disparado.

Según ha publicado el Instituto Nacional de Investigaciones Económicas y Sociales (NIESR en sus siglas en inglés), el Reino Unido ha sumado cinco años de crecimiento económico perdido tras la gran recesión de 2007 y por tres razones: el Brexit, la pandemia y la guerra en Ucrania. Se destaca que existe todavía un riesgo del 60% de que el país entre en recesión en los próximos meses, a pesar de que se ha librado de esta posibilidad dos trimestres consecutivos. Se estima que el nivel adquisitivo de los ingleses no se recupere a niveles prepandemia hasta bien entrado 2024.

Este aspecto, precisamente, es uno de los riesgos que ven los transportistas españoles, ya que una bajada en la capacidad del gasto de los ingleses es una mala noticia para los productos españoles. Con una inflación disparada del 7,9% y una subida de los tipos de interés -para controlarla- del 5,25% (el más alto en 15 años, durante el Gobierno de Gordon Brown), se hace un poco difícil pensar en un despegue fulgurante de su economía y, por tanto, no se espera un crecimiento radical de sus importaciones (ver cuadro).

De momento siguen existiendo problemas de despacho de aduanas y el llevar producto hasta el Reino Unido requiere, por lo general, de un conocimiento y una atención continua que no todos los transportistas pueden afrontar. Hoy, el Reino Unido es un “destino para valientes” o, dicho de otra forma, para quien se pueda permitir asistencia, asesoría y papeleos. ✓

Varias empresas logísticas han encontrado un filón en la intermediación burocrática para otras empresas de transporte

podrán beneficiarse de estas ayudas, ya sea por una reducción en sus exportaciones o por haber tenido que afrontar gastos derivados directamente de la salida de ese país de la Unión Europea. El Programa ICEX-Brexit es una iniciativa del Gobierno español para apoyar a las empresas exportadoras en su proceso de adaptación a la nueva situación generada por el Brexit.

FUTURO INMEDIATO. A pesar de las evidentes mejoras realizadas desde que se produjo el Brexit, todavía quedan trabas y costumbres que no termi-



Trust the
one



El espíritu de nuestro negocio es confianza. Creemos que es la esencia del éxito en un compromiso a largo plazo. Para conseguir un acabado profesional, Delfleet One cuenta con una variedad de colores sólidos para dar cobertura a cualquier reparación. Hasta un ahorro de un 25% de tiempo de secado y eso implica un ahorro energético considerable. La eficiencia para PPG es trabajar día a día junto con el profesional para obtener el máximo rendimiento en todos los productos y procesos.



www.ppgrefinish.com

El logotipo de PPG y Delfleet One son marcas registradas de PPG Industries Ohio, Inc.
© 2023 PPG Industries, Inc. Todos los derechos reservados.

Profesional. Seguro. Eficaz.

CAMBIO MINISTERIAL



Óscar Puente, ministro de Transporte y Movilidad Sostenible

El pasado 20 de noviembre se conocía la composición del nuevo Gobierno. A pesar de que la nueva composición ministerial es "continuista", de los 22 ministros, sólo siete son nuevos, precisamente el que asumirá la gestión del transporte de mercancías por carretera tendrá nuevo titular. No sólo eso, también modifica su nombre. A partir de ahora se denomina Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, su máximo responsable, Óscar Puente.

✦ Por **Edi Cobas**

LAS PREGUNTAS

- 1 El transporte de mercancías por carretera dependerá de las decisiones que adopte el nuevo Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y su máximo responsable, Óscar Puente, ¿considera que no mantener al anterior titular puede perjudicar al sector al no salir adelante reglamentos y leyes que estaban a punto de aprobarse?
- 2 El presidente del Gobierno ha decidido mantener en el cargo a ministros en carteras de mucho peso, como Hacienda o Industria, ¿cree que no hacer lo mismo con el de Transporte es restar importancia al peso que el sector tiene en la economía del país?
- 3 En su primera declaración Óscar Puente ha dejado entrever que la máxima prioridad, o una de ellas, es potenciar la electrificación del sector, ¿considera que es un error o un acierto?

LAS RESPUESTAS

Óscar Prieto

Gerente/Propietario

Transportes Prieto. Madrid

1.- La realidad es que no tengo ninguna confianza en el nuevo ministro, ni en el ministerio, como no lo tenía en el antiguo. Creo que los últimos responsables de la cartera no lo han hecho bien, lo han hecho fatal, y lo que sucederá, a partir de ahora, será más de lo mismo. Bajo mi punto de vista se necesita un cambio radical, un ministerio que esté decidido a que de verdad los cargado-

res cumplan las leyes que han impuesto, no lo hacen, no pagan paralizaciones, no cumplen la Ley de carga y descarga y hay una Ley que lo prohíbe.

2.- Como te he mencionado no me gustaba la anterior titular, Raquel Sánchez, puesta ahí no se sabe muy bien. Ahora sucede lo mismo, ¿por qué se ha nombrado a Óscar Puente? ¿qué sabe de transporte por carretera? Es un tema político y eso no suele ser bueno para las empresas.

Dicho eso, pues sí. Será un paso atrás porque alguna de las cuestiones que se habían "quedado a medias" pues a ver cuándo se retoman y cómo se solucionan finalmente.

3.- Lo de apostar por la electrificación del vehículo pesado es, como poco, un disparate. Los vehículos, hay pocos y caros, pero para mí el mayor problema la infraestructura. ¿Cuánto dinero será necesario invertir en puntos de recarga? Millones y millones,

para que el transporte de larga distancia sea efectivo con vehículos eléctricos necesita miles de puntos de recarga, tantos que los vehículos no tengan que esperar dos o tres horas para cargar, en caso contrario no se entregará en tiempo ni una sola carga.

Luis Hernández

Responsable de Grandes Cuentas

Logifrio. Madrid

1.- Se podría decir que sí. Según esta la situación ac-

Por **Juan José Gil**

Secretario General de Fenadismer
@fenadismer



tual del sector del transporte por carretera los cambios en las instituciones y personas que toman decisiones perjudican en cuanto introducen más incertidumbre. Por otro lado, se trata de un ministro socialista, mismo partido política que la anterior ministra, lo que puede suponer continuidad en la manera de tomar decisiones. Bajo ese punto de vista, me hubiera gustado un cambio radical.

2.- No lo había pensado bajo ese prisma, pero sí, un cambio del nombre del ministerio y de su titular, retrasa decisiones y este sector no se puede permitir dudas e indecisiones en cuestiones trascendentes. Es evidente que el ministerio, una vez más, se considera que debe estar en manos de alguien al que se le debe un favor político, y no por los conocimientos que tenga del sector. Es un error y sí, no valorar la importancia del sector.

3.- Sí la máxima prioridad el ministerio es fomentar la electrificación del sector, empezamos mal. Nadie duda de que hay que reducir emisiones, pero estamos cansados de repetir que el vehículo eléctrico no es, no puede ser, la prioridad del ministerio.

En el momento actual, al menos en la larga distancia, utilizar de forma masiva un camión eléctrico no es real. Quedan muchas cuestiones, por resolver.

¿DESCARBONIZAR ES ELECTRIFICAR?

▲ **Hace unos meses** apelaba en esta misma columna por una descarbonización ordenada en esta vertiginosa y a veces “precipitada” carrera que se viene llevando tanto en la Unión Europea como en España por la mejora del medio ambiente, y que entre otros objetivos plantea la eliminación de los motores de combustión y su apuesta por los motores cero emisiones. Pero descarbonizar el sector del transporte por carretera no debe pasar por electrificar “de golpe” toda la flota de vehículos que actualmente operan, como algunos políticos parecen defender, ya que efectivamente si los vehículos eléctricos están llamados a ocupar una posición relevante en sustitución de los actuales motores diesel, sin embargo existen otras tecnologías de transición que también pueden ayudar a contribuir a este objetivo de reducción de contaminantes que permita evitar tener que mandar al desguace toda la flota actual de camiones.

Así empiezan a cobrar fuerza, entre otros, los ecocombustibles que se generan a partir de residuos orgánicos, o bien los combustibles sintéticos, producidos de forma electrónica a través del carbono e hidrógeno, que en ambos casos además de cumplir el objetivo de reducción sustancial de los agentes contaminantes, son perfectamente compatibles con los actuales motores de combustión, lo que facilita de una parte alargar la vida útil de los actuales vehículos de transporte, y lo que más importante la actual red de infraestructura de carga de los vehículos, esto es las más de 12.000 gasolineras que actualmente operan en España.

De este modo, se garantizaría que la transición hacia la movilidad eléctrica se produzca de forma realista y económicamente viable, ya que a día de hoy ni los transportistas pueden asumir el coste que representa un vehículo eléctrico frente a uno diesel, ni la red de puntos de recarga eléctrica está preparada para hacer frente a una renovación amplia de la actual flota de transporte.

Pensemos que del apenas millar de puntos de carga de acceso público que hay en toda España, menos del 4% tiene una potencia superior a 150 kw, y para que el tiempo de repostaje de un camión en ruta sea inferior a 1 hora la potencia estimada debería superar los 1000 kws. Pero a su vez también hay que tener en cuenta que para poder transportar esa capacidad de energía eléctrica a las principales rutas por las que circulan los camiones españoles, exige ha-

cer un despliegue de subestaciones eléctricas por toda nuestra geografía con un coste económico muy elevado, del que hasta ahora no tenemos claro quien asumiría tal inversión.

Por otra parte está el precio kilovatio hora que debería darse a los transportistas para hacer atractivo su conversión hacia vehículos eléctricos, ya que todo aquello que suponga un mayor coste de explotación a su equivalente en un vehículo diésel imposibilita que la tecnología eléctrica pueda ser competitiva, lo que obligará previsiblemente a qué en los primeros años haya que subsidiar el precio de la electricidad para poder fomentar la incorporación de un mayor número de transportistas hacia esta tecnología.

Sin embargo, hay que destacar un aspecto muy positivo respecto de la energía eléctrica, y es que España es un país productor de electricidad, procedente tanto de origen solar, como eólico e hidráulico. Ello permitiría garantizar que el precio del suministro de la electricidad a los transportistas permanezca invariable en el tiempo, huyendo de esta forma de las oscilaciones que venimos sufriendo de otras fuentes de energía, como es el caso del petróleo, que en los últimos años ha tenido subidas muy elevadas en muy poco tiempo que imposibilitaban a las empresas transportistas poder hacer una estimación de rentabilidad de su actividad y ni siquiera puedo repercutírselo a sus clientes. Esto es un aspecto muy importante a tener en cuenta y una baza que juega en favor de la electricidad en detrimento del diésel, del que recordemos España es netamente importador. Por tanto, nuestra apuesta es claramente favorable a la introducción de la energía eléctrica como modo de propulsión de los vehículos de transporte, pero ello debe llevarse a cabo a través de un proceso de transición ordenado en el tiempo, realista en cuanto a su implantación y su desarrollo y rentable para las empresas transportistas. Y por supuesto es necesario llevar a cabo un proceso de divulgación e información sobre las ventajas de la propulsión eléctrica, ante el desconocimiento que los profesionales del sector tienen sobre esta tecnología, como lo demuestra el hecho de que en una reciente encuesta llevada a cabo por nuestra Federación dio como resultado que a día de hoy solo un 3% de los transportistas consultados se plantean como alternativa a la hora de renovar su flota de transporte la adquisición de un vehículo 100% eléctrico. ✎



Jordi Romero – Director General de Schmitz Cargobull Ibérica

Mirar el semirremolque individualmente es un error; los servicios ya son el tercer grupo del negocio

Schmitz Cargobull confió a Jordi Romero la dirección en España del fabricante alemán de semirremolques, que defiende sin dudas la política de estar, cada vez, más cerca de los mercados locales a base de incrementar la presencia, los servicios y la fabricación de los productos más exitosos.

— Por: **Redacción Todotransporte**

Ingeniero de formación y profesión, Romero asume perfectamente la filosofía de Schmitz Cargobull al apostar por los servicios añadidos y la tecnología asociada a esos vehículos que pesan “siete veces más de lo que estaba acostumbrado” cuando trabajaba en el sector de la automoción: los semirremolques. Unos vehículos que, por otra parte, el fabricante ha logrado mantener durante años en los puestos de cabeza en las ventas de nuestro país.

Todo Transporte. - ¿Cómo resultó el año 2022 para Schmitz Cargobull y cómo está resultando este 2023?

Jordi Romero. - Nuestro ejercicio empieza en abril y acaba en marzo, y el pasado fue complicado, el cierre de Rusia, que es un mercado muy importante, nos afectó en la parte comercial, pero también la

parte de proveedores: el 70% de la madera que usamos proviene de Rusia, y esto tuvo un efecto en la cadena de suministro. Al final creo que la empresa ha respondido de una forma ágil y eficaz, y logramos incluso acabar el año con un 13% más de facturación. Hemos llegado a los 2.600 millones de euros y hemos vuelto a números negros, que veníamos de un año con pérdidas, con lo cual, contentos. Empezamos el 23-24, con unas expectativas de mantener lo que habíamos hecho en el año anterior y, la verdad, es que del verano a aquí todos los indicadores económicos y las previsiones empiezan a ser más pesimistas. Quizá acabaremos un poquito por debajo de lo que tuvimos el año pasado.

TT. - Ha mencionado alguna de las características del mercado, o de la situación a escala internacional. ¿Cuál cree a su juicio

que han sido las características que han marcado el mercado español en el ejercicio pasado?

JR. - En mi opinión, la subida de los costes de los materiales; hemos sufrido prácticamente un año de subidas, y aunque llevamos ya unos meses con una bajada, pero desde agosto que esta bajada no se ha estabilizado. Estamos con un índice de precios o con unos costes de materiales, un 40% de lo que teníamos un año antes. Esto, sumado al coste del dinero, creo que todas las empresas, no solo las del transporte, estamos sufriendo mucho.

TT. - ¿En qué segmento del mercado se está desarrollando la verdadera batalla, o existe una competencia un poco más feroz?

JR. - Pues aquí nos sabría muy bien qué contestar, porque la verdad es que lo vemos todo muy agresivo, todo muy competitivo. Si miramos a unos años atrás, ahora, estamos los mismos jugadores, estamos los mismos fabricantes, es un mercado maduro y la competitividad está en todos los segmentos.

TT. - ¿Se han podido poner al día en la cartera de pedidos? Y algo más indiscreto, ¿qué plazos de entrega está ofreciendo ahora mismo Smith Cargill?



Crash Test

JR.- Sí, la verdad es que hace un año los plazos de entrega eran inasumibles, ahora estamos en plazos de entrega muy largos, sobre todo en productos con madera; pero había otros muchos sectores que tenían problemas de suministro. Creo que algunos de ellos todavía no se han recuperado, pero nosotros podemos decir que estamos trabajando con normalidad. Si hay algún cuello de botella es algo muy puntual. Ahora estamos en cinco o seis semanas de plazo de entrega. También cabe remarcar que hemos empezado a cerrar los turnos de noche en las plantas de Alemania, que son las que más consumen, las que más volumen tienen. Estamos a máxima capacidad con algunos problemas de suministro.

TT.- ¿Cuáles son los diferencia-
dores de Schmitz Cargobull para
mantenerse en esta posición de
liderazgo?

JR.- Yo la piedra filosofal no la tengo. Puedo describir lo que es Schmitz Cargobull: una empresa con más de 130 años, una empresa familiar y es una empresa que ha dedicado mucho a la innovación, a incorporar la fabricación de componentes. Allá donde vemos que podemos mejorar con lo que hay en mercado y que lo podemos hacer mejor, pues invertimos. Por ejemplo, en la última feria de Hannover, el año pasado, se pre-

sentaron más de 40 innovaciones, pero también en nuestra red de producción, nuestra red logística, hay una inquietud en mejorar continuamente, cada día. No sé si esto es la razón del éxito que tenemos, pero mi opinión es que está por ahí.

TT.- En junio, Schmitz Cargobull inauguró la nueva planta de Figueruelas. Aparte del significado para la empresa, denos los

¿Calidad o unidades como fórmula de éxito de ventas?

Calidad.

¿Con quién es más fácil trabajar, con autónomos o con una gran flota?

Ninguno es fácil, ninguno es igual

¿De tener la posibilidad mágica, qué preferiría, ganarle 3.000 kilos de tara a un semirremolque de primera calidad o rebajar costes de producción 8.000 euros?

Si es posible, las dos cosas. No podemos renunciar a ninguna.

¿Qué es más complejo, sacar adelante una nueva gama o negociar un convenio colectivo?

Es más complejo lo que no has preparado bien.

¿España necesita aprender de...?

Tendríamos que aprender de los países que son mejores en su clase.

¿Los políticos, la política, influyen para bien o para mal en la actividad industrial?

Creo que pueden influir para bien.



datos más significativos de esa planta.

JR.- Bueno, pues es un terreno que teníamos de 104.000 metros cuadrados, donde estábamos teniendo las actividades de vehículo usado y entrega de vehículos, allí hemos construido 20.000 metros bajo techo, con una inversión que ha alcanzado los 16,6 millones de euros y prácticamente hemos triplicado capacidad. Ahora podemos fabricar unos 20 vehículos por turno. Antes, trabajando dos turnos, a veces también por la noche, llegábamos a pocos más de 20.

TT.- ¿Y qué significado tiene esta nueva planta en la estrategia de expansión de Schmitz Cargobull en la península ibérica? ¿Qué tipo de semirremolques pueden producir ahora que no podían antes?

JR.- Ahora nos planteamos hasta fabricar bañeras basculantes, que con la otra planta ni siquiera lo podíamos hablar. Pero más que

“

Los servicios y las tecnologías tienen, cada vez, más relevancia en todos los sectores, en este también”

el tipo de vehículos, es cómo los fabricamos, porque los hacemos todos en una línea. Y esto nos da una flexibilidad muy grande. Al tener todo el montaje en una línea, somos capaces variar los volúmenes con la misma plantilla. Por ejemplo, durante la temporada de frigos podemos estar haciendo 20 al día y en enero o febrero, si tenemos que hacer cero, no pasa nada, seguimos manteniendo la misma plantilla. Y creo que la flexibilidad es el valor añadido más grande que hemos ganado.

TT.- Durante la inauguración de la nueva planta se habló de una segunda fase, en la que se construiría una ampliación de la factoría. ¿En qué consistiría esta ampliación y cuál sería su objetivo?

JR.- Bueno, nosotros estamos en el proceso de ser más eficientes en producto, pero también más eficientes en el proceso. Lo que nos lleva a fabricar más componentes en estas instalaciones. Por eso estamos planteando de cara al ejercicio que viene una ampliación de las naves para componentes que estamos fabricando en las plantas de Alemania. Podemos fabricarlos aquí en su totalidad o en parte. Traerlo para aquí para tener menos transporte por carretera y más trabajo en nuestra planta.

TT.- Hay algunas categorías en las que Schmitz Cargobull aún no ha tocado techo. ¿Es porque estratégicamente no son interesantes; qué sería necesario para alcanzar este techo?

JR.- Creo que el techo no lo hemos tocado en ninguna, pero tenemos que puntualizar. Y sí que es verdad que tenemos un buque insignia y otros productos que no son tan destacados en el mercado. Yo lo interpreto en que tenemos que trabajar en ellos. Hay vehículos que tienen una historia muy larga en la que se ha trabajado en entender al sector y se ha invertido mucho. En otros, todavía no ha llegado el tiempo o no hemos estado sembrando tanto tiempo como los otros productos. Y a mi entender, lo que tenemos que hacer es trabajar más en el sector, estar más cerca del cliente, conocerlo mejor y esto seguro que lo podremos transformar y traducir en un mejor producto.

TT.-¿Cuál considera usted que son los elementos principales para el éxito de un semirremol-



que y cuáles están en sus futuros desarrollos?

JR.- Mirar el semirremolque como algo individual, aislado, es un error y la prueba la vemos en nuestras unidades de negocio. Históricamente, los semirremolques han sido el volumen más grande de nuestra actividad. Por ejemplo, tenemos los frigoríficos y las lonas correderas en los puestos 1 y 2 y en el puesto número 3 ya tenemos los servicios. El sector de los servicios alrededor del tráiler es un producto muy demandado y ahora no puedo entender un semirremolque sin un buen servicio asociado. Porque si sólo pensamos en que nuestros clientes sean más eficientes con el producto, perdemos una gran parte de valor añadido que les podemos dar. El mejor semirremolque por sí solo, no existe, puedes tener uno perfecto, pero si cuando tienes un percance, te estás un mes parado, has perdido todo lo que has ganado el resto del año.

TT.- La nueva normativa de pesos y medidas que sigue todavía tramitando los caminos burocráticos europeos, ¿afecta de alguna manera a los planes y desarrollos de Schmitz Cargobull o eso ya lo tienen asumido?

JR.- Bueno, parece que nunca va a llegar, se va posponiendo, pero al final los modelos que están hablando de medidas y de pesos son configuraciones que otros países han adoptado. En otros países ya estamos y para nosotros es un producto estándar. Pero el cambio no es que sea un cambio revolucionario para los fabricantes de semirremolques. Schmitz Cargobull tiene el producto y creo que ningún fabricante va a tener problemas en adaptar estas nuevas dimensiones y medidas.

TT.- El mercado español, además de ser muy competido, se dice que también es agresivo. ¿En la situación actual el mercado, la parte comercial, es más todavía?

JR.- Pues no sé si se puede ser más agresivo todavía o no. Yo creo que cambian las condiciones o cambian los contextos y las presiones, pero lo que hablábamos ahora, los servicios pues toman un papel importante, pero el nivel de competencia, de competitividad sigue siendo muy elevado. Podríamos decir un poquito más.

TT.- En las últimas semanas Schmitz Cargobull tiene una gran ofensiva fuera de nuestras fronteras. ¿Qué significado tiene la estrategia de expansión de la compañía?

JR.- Estas expansiones tienen en común el buscar un transporte más eficiente. En Norteamérica, en California, sabéis que es de los mercados más exigentes en cuanto a emisiones y estamos allí con nuestra máquina eléctrica y con la telemática para dar lo mejor y aprender lo mejor en este campo y poder exportar a otros mercados que seguramente irán adoptando estas exigencias de emisiones medioambientales. Con el caso de la adquisición de Berger Fahrzeugtechnik es lo mismo, tienen un vehículo que es muy eficiente y lo único que intentamos hacer es sumar y poder dar un conjunto de soluciones más eficientes en el transporte.

TT.- ¿Qué importancia estratégica tiene para Schmitz Cargobull la posventa y cuáles son sus planes de desarrollo de corto o medio plazo para reforzarla aún más?

JR.- Como decía antes, en volumen de negocio es más relevante y año tras año va creciendo. Estamos muy enfocados en crecer toda nuestra red de posventa, sobre todo en la formación, en la capacidad de poder dar este servicio por igual en todos los puntos donde operan nuestros clientes. Aquí en España y en Portugal tenemos taller propio y ahora esta fórmula se está exportando a otros países con la



Muy personal

Soy catalán, de un pueblo pequeñito de Barcelona. Soy ingeniero industrial y arranqué mi carrera en el mundo de la automoción y en 2015 me llamaron unos que hacían vehículos siete veces más pesados de los que yo estaba acostumbrado a hacer y me moví para la zona de Zaragoza. Y desde entonces estoy en la dirección general de Schmitz Cargobull Ibérica aquí en España.

Yo creo en la conciliación y en los últimos años hemos mejorado y en esto no me puedo quejar. Puedo decir que concilio muy bien. Mi trabajo no es muy intoxicante, no necesito muchos hobbies, pero sí me tira todo lo que es actividad física. En general, me gusta el windsurf, o la moto de montaña, o esquiar, pero luego me conformo con un partido de pádel con los amigos o con una sesión de correr, con esto tengo bastante.

“

Nuestra expansión se basa en proporcionar mejores productos y servicios en los mercados locales”

intención de abarcar la máxima zona geográfica con un servicio de calidad.

TT.- La posventa no siempre incluye el vehículo de ocasión. ¿Considera especialmente interesante este mercado? ¿Hay algún tipo de oferta para este sector?

JR.- Sí, de hecho, en el año 2023 fuimos otra vez seleccionados como la mejor marca en el mercado de ocasión por quinto año consecutivo. Tenemos presencia en 70 países, a través de 38 centros estamos vendiendo unos 10.000 vehículos usados al año y claro que estamos convencidos que es importante para nosotros. Tenemos productos por ejemplo de renting que hacemos con todos los programas de mantenimiento “full service” que recogemos a los 36 meses para ofrecer un vehículo de una vida corta y con un mantenimiento muy bien llevado.

TT.- El sector de automoción está inmerso actualmente en el proceso de descarbonización que afecta a todas sus áreas. ¿Cómo puede contribuir un fabricante de semirremolques a este proceso de descarbonización?

JR.- Yo creo que hay tres áreas donde podemos contribuir. Una es en hacer semirremolques más eficientes con lo cual podemos alargar la autonomía de las tractoras eléctricas. Luego en la cadena de frío también podemos colaborar con máquinas eléctricas y con un eje recuperador que cargue las baterías, que también sean

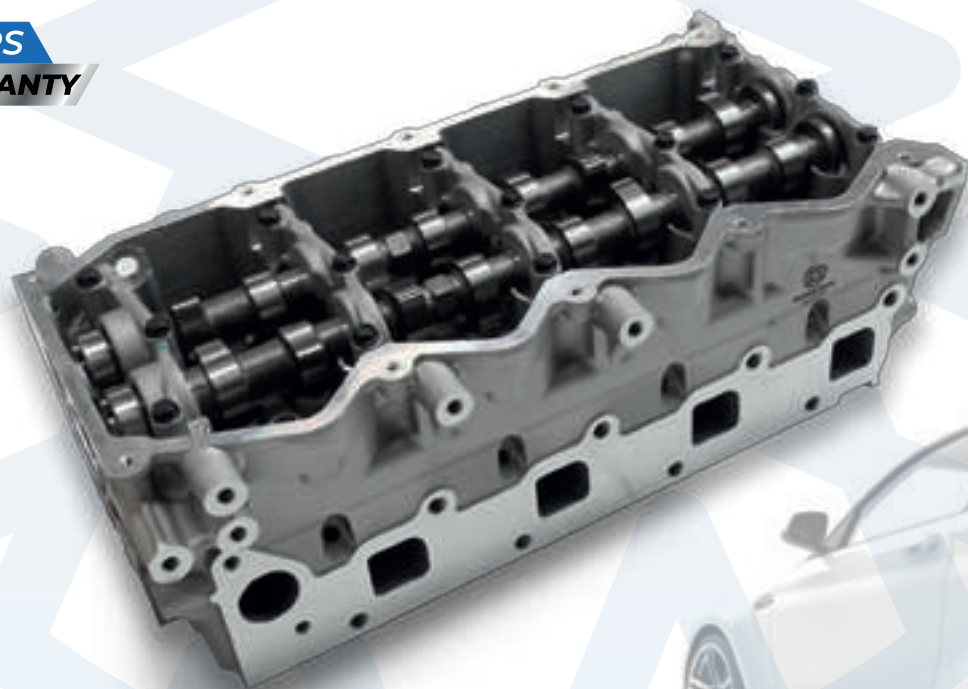
autónomas y con esto eliminamos el diésel del semirremolque. También en nuestras plantas de producción para reducir al máximo las emisiones. Nuestro plan es que en 2030 reduzcamos un 90% las emisiones de CO2 respecto a las que teníamos en el 21-22. El último ejercicio redujimos un 29% y este ejercicio en el que estamos ahora, la expectativa es llegar al 55% de reducción.

TT.- ¿Qué próximas novedades nos depara Schmitz Cargobull? ¿Hay planes de expansión a medio plazo?

JR.- Además del incremento de capacidad en España, este año también hemos incrementado capacidad en Turquía y en Reino Unido. Luego estamos en una transformación de nuestras plantas productivas, lo que llamamos Smart Factories, estamos en un proceso de digitalización desde la planificación de la producción, hasta la logística. Hemos empezado en Alemania donde fabricamos los ejes, las máquinas de frío y también en una fábrica donde ensamblamos frigoríficos. Respecto a la expansión, nuestra estrategia de estar más cerca del cliente, hemos creado dos sedes de Schmitz Cargobull en Georgia y en Kazajstán con la intención de estar más cerca y poder entregar y elaborar vehículos, productos y servicios más hechos a medida de cada mercado.

TT.- ¿Cómo ve el transporte de mercancías en carreteras por dentro de un par de décadas?

JR.- Creo que tenemos que avanzar en la eficiencia y luego todo lo que nos ayude a ser más eficientes irá transformando el producto y que la parte de servicios de digitalización de nuevas tecnologías tendrá un rol importante y es el campo que hay más para crecer y para desarrollar. ♦



Tan buena, o mejor

Y estamos tan seguros de ello, que te ofrecemos
3 años de garantía*



INGENIERÍA



DISEÑO



FUNDICIÓN



MECANIZADO



CONTROL DE CALIDAD

Conoce nuestra gama de culatas Monedero para vehículo ligero
compatibles con las principales marcas de automoción del mundo.



*Sujeto a condiciones que puedes consultar en nuestra web: www.acmonedero.com



Monedero

Ctra. de Madrid, 58 | 16200 Motilla del Palancar (Cuenca) España | Telf. +34 969 33 12 25
email: contact@acmonedero.com

www.acmonedero.com



Salón del Transporte Solutrans 2023

Muy cercano y muy interesante

La bienal del transporte Solutrans se celebró del 21 al 25 de noviembre pasado en Lion, Francia, y las cifras generales de asistencia, novedades o previsualización de exclusivas han satisfecho cualquier expectativa de los profesionales del sector, de la prensa o los simples aficionados.

— Por **Alfredo Escolar**

Varios vehículos pesados para la carretera, furgonetas, vehículos ligeros de reparto de última milla, sistemas de gestión y ayudas, semi-remolques, equipos auxiliares y otras decenas de novedades fueron presentados durante siete días en este salón especializado en el transporte. Sin duda alguna, lo más destacado fueron las novedades en vehículos pesados destinados al transporte de mercancías. Y aunque no fue una novedad absoluta cabe destacar la designación, durante Solutrans, del camión eléctrico pesado de Volvo, el Volvo FH Electric, como Truck of the Year 2024. Al explicar





Novedades como la línea F-Line de Ford Trucks, captaban el interés de los asistentes a los pabellones donde las empresas mostraban sus nuevos productos y servicios.



su decisión, el jurado elogió el rendimiento del camión eléctrico, su aceleración y su comportamiento silencioso y libre de vibraciones.

Igualmente, no fueron novedades absolutas el Iveco S-e Way, el primer camión eléctrico del fabricante italiano, ni la renovación completa de la gama (ver en esta revista), pero que se presentaron al gran público por primera vez. Sí fue novedad mundial la presentación de la nueva generación de DAF XB, unos vehículos especialmente ideados para la distribución urbana de 7,5, 16 o 19 toneladas. Estos camiones combinan la ecología con la eficiencia y seguridad. El vehículo tiene su foco en tareas clásicas del entorno urbano como los servicios municipales, recogida de residuos y la distribución.

Por el contrario, Ford Trucks aprovechó Solutrans para presentar por primera vez su nueva serie F-LINE, un camión que presenta una seguridad y tecnologías avanzadas y conectadas. También se presentó el F-MAX SELECT, la versión

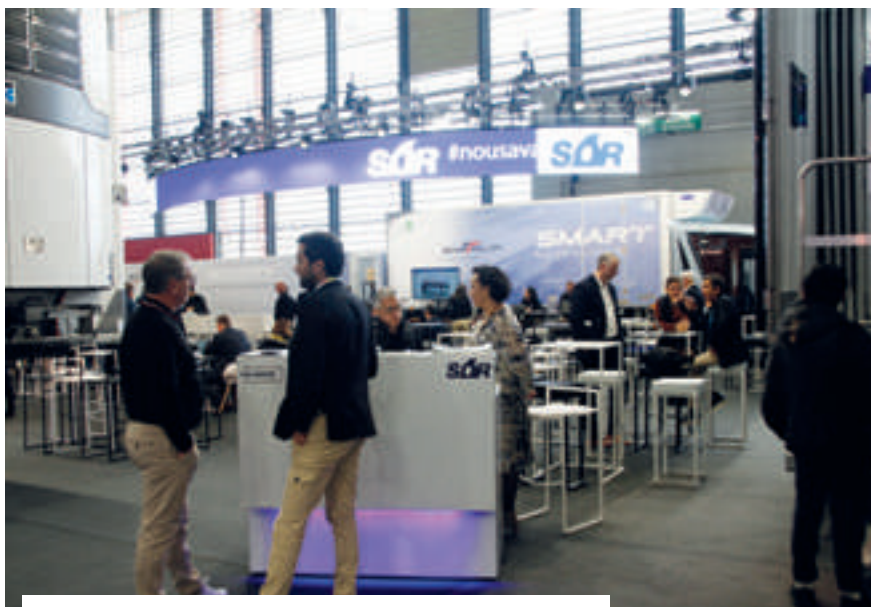
limitada del F-MAX, junto con un innovador motor de combustión de hidrógeno, lo que marca un salto significativo en tecnología sostenible.

MAN, por su parte mostró los ya conocidos MAN eTGX y eTGS, de los que ha anunciado que empieza las primeras 200 entregan a principios de este año, y aprovechó para actualizar y divulgar sus planes de responsabilidad corporativa y la expansión, en Francia, de su oferta de vehículos con biocombustibles.

La edición Solutrans 2023 albergó importantes novedades mundiales del mundo del transporte y un lleno absoluto

Novedad mundial fue también el nuevo camión eléctrico presentado por la guipuzcoana Irizar. La nueva generación del Irizar ie truck tiene un diseño totalmente renovado, un peso rebajado en dos toneladas en la versión 6X2 y de 1.500 kilos en la de 4x2, lo que permite un mayor rendimiento en todo tipo de aplicaciones del entorno urbano. El resto de las grandes empresa fabricantes estuvieron presentes mostrando su catálogo de productos y servicios que, una vez más, concentran sus novedades en los vehículos eléctricos y los servicios basados en el entorno digital y que en pocos años será el área principal que defina las prestaciones y rendimiento de los vehículos.

INDUSTRIA AUXILIAR. Michelin, copatrocinadora del evento y una de los mayores expositores de Solutrans, llevó al salón su gama de neumáticos como los Michelin X Multi T; el Michelin X Multi HD Z; o el Michelin X Multi Energy. Por último, destacaron los exitosos



Las españolas SOR Ibérica e Irizar también acudieron a Solutrans 2023 con importantes novedades mundiales.



Michelin Agilis Crossclimate, unos todo tiempo para vehículos comerciales ligeros.

Como no podía faltar, el fabricante gallo mostró su ecosistema Connected Mobility, una oferta de servicios modulares que ofrecen desde el control de flotas, el mantenimiento y gestión de los neumáticos y mantenimiento, soporte y asesoramiento en el trabajo diario.

Goodyear, por su parte, presentó los neumáticos Goodyear KMAX GEN-2 S & D de 17,5" y 19,5", una opción para vehículos convencionales y eléctricos, que mejoran la eficiencia y el rendimiento.

El fabricante Jost fue reconocido por



la Federación Francesa de Carrocería, FFC, por su nuevo sistema de enganche de semirremolque KKS. El acoplamiento automático mediante control remoto permite acoplar y desacoplar semirremolques sin salir de la cabina del

Aunque los vehículos industriales y comerciales son los más llamativos, la industria auxiliar ofreció bastantes soluciones novedosas

conductor, de forma automática, segura y rápida.

La española Liderkit, especialista en carrozados de vehículos de todo MMA llevó a Solutrans sus últimas novedades como los nuevos carrozados para vehículos ligeros con lonas y semi-lonas para una mayor flexibilidad en el reparto. También pudo informar y alardear de su capacidad de fabricación, no sólo por a reciente apertura de un nuevo centro en Marruecos, sino por los contratos como la fabricación y ensamblado de 30 semirremolques en paneles de 30 mm en menos de dos meses.

SOR Ibérica, fabricante español de referencia en vehículos frigoríficos, presentó SORconnect, un semirremolque y sistema de gestión especializado que alardeó de fácil gestión, enfocado a los clientes de los clientes de SOR Ibérica, con sondas desconectables homologadas individualmente y todo sin costes mensuales.

Por último, cabe destacar a la también española Cojali, especialista en componentes, equipos de diagnóstico y soluciones telemáticas, que fue nominada junto a su filial Cojali Francia a los Innovation Awards de la feria Solutrans por la solución de Mantenimiento Predictivo de su marca Jaltest Telematics.

Bicicletas y carros para la distribución urbana, servicios, herramientas y repuestos para el taller, sistemas telemáticos para la gestión del transporte y un sinfín de novedades y productos interesante convierten a Solutrans en una feria imprescindible en el calendario europeo. ♦

José Antonio Santano,
secretario de Estado
de transprtes.

El nuevo ministro de transporte renueva por completo el ministerio



Ll recién nombrado ministro de Transportes y Movilidad, Óscar Puente, ha anunciado sus “modificaciones de calado” en la cúpula del Ministerio; entre otros, ha confirmado el nombramiento que se conoció ayer 27 de noviembre, de José Antonio Santano, ex alcalde de la ciudad de Irún, como secretario de Estado de Transportes.

Puente aseguró que ha decidido, “en un intento de que los diferentes modos de transporte sean tratados por igual”, la creación de dos nuevas subsecretarías de Estado, “la primera llevará el nombre de Transporte Terrestre, mientras que la segunda, asumirá todas competencias para abordar aspectos que afecten al transporte marítimo y aéreo”. En el nuevo ministerio no existirán las dos secretarías generales que existían hasta ahora, infraestructuras y transportes, por lo que sus máximos responsables Xavier Flores y María José Rallo dejarán, de formar parte de la cúpula del Ministerio.

José Antonio Santano, nuevo secretario de Estado de Transportes, ha indicado la importancia “de que en el nombre del ministerio exista la palabra movilidad, que debe ser clave en mi gestión futura; sobre todo superar el retraso en el transporte ferroviario de viajeros”, apuntando que esa será una de sus principales objetivos. ✓


BECAUSE WE CARE

MAYOR CONFIANZA CON MENOS PESO.



KÖGEL COOL – PURFERRO QUALITY

- ✓ características de aislamiento excepcionales
- ✓ larga vida útil
- ✓ peso básico reducido



www.koegel.es

INDICADORES CLAVE

Por **Javier Jaso**, responsable de transporte de AECOC



La importancia de planificar la ruta

▲ La importancia de planificar la ruta. La planificación de rutas es un componente fundamental para la optimización de las operaciones de transporte y la búsqueda constante de rentabilidad. Una correcta planificación no solo garantiza la entrega puntual de la mercancía, sino que también se convierte en una herramienta estratégica para reducir costes y maximizar la eficiencia.

Sirva este símil para trasladar a los nuevos responsables del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la relevancia de planificar lo antes posible una ruta que garantice al sector la aprobación de las medidas normativas pendientes de la anterior legislación, así como para definir la estrategia a seguir ante los nuevos retos que el sector debe afrontar a corto plazo. AECOC desea trasladar al nuevo ministro, Óscar Puente, la necesidad de trabajar en la implementación de me-

didias que contribuyan a mejorar la competitividad, eficiencia y sostenibilidad de la cadena de valor, descartando aquellas propuestas que constituyan un importante freno a las mismas.

Con ese fin, sería recomendable reforzar la colaboración público-privada y establecer los mecanismos necesarios para que las políticas de transporte y distribución urbana de mercancías se hagan desde el conocimiento de la realidad empresarial, así como de las casuísticas y necesidades de las compañías que operan en este ámbito.

Planificar la hoja de ruta de toma de decisiones implica, entre otras medidas, la aprobación de la modificación del Reglamento General de Vehículos y la implantación de las 44 Tn, concretar las acciones del 'Plan Reconduce' para intentar paliar la escasez de conductores profesiona-

les, trabajar por la construcción y desarrollo de áreas de estacionamiento seguras, impulsar la intermodalidad para alcanzar los objetivos del plan 'Mercancías 30', acelerar la digitalización del sector, armonizar geográficamente las medidas a implementar en la distribución urbana de mercancías y retomar el proceso legislativo de la Ley de Movilidad Sostenible.

El nuevo equipo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá tener en cuenta el momento de incertidumbre económica que vivimos, los interrogantes sobre el futuro energético y los desafíos en el ámbito del desarrollo sostenible para desarrollar los objetivos de la ruta planificada. Mucho trabajo por hacer en un escenario en el que, más que nunca, resulta necesario colaborar con todos los actores implicados en la construcción de ese modelo de transporte con y de futuro. ➤

Fenadismer lanza una escuela para recuperación de puntos



Mediante un Decreto-Ley aprobado el pasado mes de junio se ha liberalizado la impartición de cursos de recuperación de puntos del carné de conducir que, hasta entonces estaba en manos de la confederación de autoescuelas de España. Ahora hay un nuevo modelo de autorización de los centros de sensibilización y reeducación vial, excepto para el País Vasco y Cataluña, que ya no se basa en un régimen concesional limitado a un número concreto de centros, sino a cualquier

centro de formación que lo desee y que esté autorizado.

Tras el Real Decreto, Fenadismer ha abierto en su sede social en Madrid el primer Centro de Recuperación de Puntos especializado para conductores profesionales de toda España, dirigidos principalmente tanto a transportistas de mercancías y viajeros, como taxistas y conductores VTC de una manera asequibles. Los cursos tendrán un precio de unos 130 euros para la recuperación parcial y de unos 200 euros en los de recuperación total. ➤

La Fundación Corell analiza el coste Fiscalidad Verde del Transporte Terrestre

La Fundación Corell, ha finalizado su curso de debates y difusión en este ejercicio, con la jornada celebrada sobre la Regulación y la Fiscalidad Verde del Transporte Terrestre, que ha analizado los costes de esta nueva tecnología para el transporte por carretera. Para Marcos Basante, presidente de la Fundación, "hemos de detenernos y afianzarnos en construir la casa por sus cimientos"; destacó, por un lado, la sobrecarga fiscal que ya tiene el transporte por carretera y la pretensión de aumentarla y, por otro, el mapa real de implicaciones donde destacó que "Europa no puede, sólo por sí misma, compensar todo el CO₂ emitido en el planeta". Durante los debates se analizaron cuestiones como la compensación de emisiones, reforestación, certificación y financiación; también se expusieron las alternativas ver-



Participantes en el foro sobre Fiscalidad Verde.

des para el transporte, con las que se aportó un compendio de ideas, aportes e intercambios.

En definitiva, se concluyó que la fiscalidad verde se añade a la fiscalidad en curso; la neutralidad tecnológica es imprescindible para que la transición energética sea económicamente sostenible, por lo que se necesitan todos los combustibles limpios. ✓



INNOVACIÓN AL SERVICIO DE LA CALIDAD



FARCINOX

www.farcinox.com



Se fija, en adelante, para el 26 de noviembre

Primer Día Mundial del Transporte Sostenible señalado por Naciones Unidas



El Día Mundial del Transporte Sostenible, que se celebrará cada 26 de noviembre a partir de este año, servirá de plataforma mundial para sensibilizar sobre el papel fundamental que desempeña el transporte sostenible en nuestras vidas.

— Por **Alfredo Escolar**

Los líderes de la industria, las Naciones Unidas y la sociedad civil se han reunido para celebrar el primer Día Mundial del Transporte Sostenible, que oficialmente está marcado para el próximo lunes. Con ello se quiere dar visibilidad a que el transporte sostenible conecta a las personas, las comunidades y las economías en armonía con el medio ambiente, mejorando la equidad y el desarrollo sociales y reforzando al mismo tiempo la seguridad y la resiliencia.

El secretario General de la IRU, Umberto de Pretto, ha señalado que “este nuevo día, 26 de noviembre, es un día especial para que todos detengan, reflexionen y reconozcan lo crucial que es el transporte, y el transporte por carretera en particular,

en todos los aspectos de nuestra vida diaria”.

“Los servicios de transporte por carretera -camiones, furgonetas, autobuses, autocares y taxis- son la sangre vital de economías y comunidades de todo el mundo, trasladando personas y mercancías a través de aldeas, ciudades, naciones y continentes. El transporte

El día Mundial del Transporte Sostenible quiere dar visibilidad al transporte verde que conecta a personas y comunidades

por carretera desempeña un papel indispensable en la conducción de los pilares del desarrollo sostenible.

Como IRU, estamos particularmente orgullosos, ya que propusimos este día y ayudamos a dirigirlo a través del proceso de adopción de las Naciones Unidas. Ahora vamos a convertir las palabras en acción. Hagamos el 26 de noviembre al día para recordar este año, y todos los años” ha señalado. La Asamblea General de la ONU, el principal órgano normativo de las Naciones Unidas, adoptó la resolución para designar un Día Mundial del Transporte Sostenible de las Naciones Unidas en su 77a sesión a principios de este año. La resolución siguió a la propuesta inicial de la IRU para un Día Mundial del Transporte.

IRU ha creado un sitio web dedicado del Día Mundial del Transporte Sostenible que incluye paquetes de redes sociales listos para usar y personalizables para ayudar a todos a celebrar este importante día. Con motivo de la celebración inaugural del Día Mundial del Transporte Sostenible, las Naciones Unidas acogieron en Ginebra un acto especial en Ginebra en el Palacio de las Naciones. ✎

MAS DE 185 PUNTOS DE SERVICIO EN ESPAÑA Y PORTUGAL.

Con garantía de pago entre talleres adheridos, facilitando la gestión y el servicio a tus clientes cuando surge una asistencia en carretera. Estamos allá donde tu lo necesitas.

Y TAMBIÉN LA MÁS COMPLETA POR CANTIDAD Y CALIDAD DE SUS SERVICIOS:

- **Asistencia técnica multimarca**, en plantilla propia. Sin estar condicionada a ningún equipo de diagnóstico y reconocida durante años entre nuestros talleres por su calidad y solvencia.
- **Formación para tus técnicos**: La más completa y la que mejor se adapta a las exigencias de tu taller. Ahora en formato dual, reforzando los cursos presenciales con una plataforma online.
- **Soporte a tu modelo de negocio**: Un plan de formación empresarial y de gestión, orientado a mejorar la rentabilidad de nuestros talleres.
- **Las mejores plataformas digitales** para la gestión de acuerdos con flotas en facturación centralizada. Búsqueda de recambios, información técnica, intervalos de mantenimiento y tiempos de reparación, todo en un entorno vinculado al programa de gestión de taller.



UN GRAN EQUIPO DE PROFESIONALES entregado al servicio de nuestros talleres. Y la garantía del mayor grupo de distribución de recambios a nivel global.



TOP TRUCK



Contacta con nosotros o solicita una visita informativa en el correo toptruck@toptruck.es

www.toptruck.es

El Círculo NIM pide neutralidad y avanzar en la movilidad

El conjunto de la industria de automoción hace sus peticiones al nuevo gobierno

El Círculo Neutral in Motion, NIM, tras la formación del nuevo gobierno, ha solicitado al nuevo Ejecutivo planes y políticas efectivas, acordes al contexto de nuestro país, con el objetivo de que el próximo ejercicio 2024 sea un año en el que “se den pasos significativos para abordar con garantías la movilidad del mañana”.



Las principales asociaciones de automoción y vehículos de España -Aedive, AER, Anesdor, Anfac, Ascabus, Faconauto, Feneval, Ganvam y Sernauto- subrayan la necesidad de construir un modelo de movilidad de país que escuche la voz y necesidades del conjunto de la industria y de toda la cadena de valor, así como la de los propios usuarios.

Según especifica el comunicado de NIM, “el sector de automoción, uno de los principales activos de la economía nacional, que representa el 10% del PIB en España y genera empleo a aproximadamente el 9% de la población activa, podrá continuar dando los pasos necesarios en la transición hacia una movilidad sostenible y cero emisiones, cumpliendo con los exigentes objetivos marcados a nivel europeo”.

El Círculo Neutral in Motion muestra su colaboración y cooperación al Ejecutivo entrante y, entre las principales tareas a

acometer, proponen trabajar en el “decaído proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, normativa que, con un mayor grado de adaptación, servirá de base para ese modelo de movilidad propio que demanda nuestra sociedad, también dotándola de la necesaria homogeneidad nacional en lo que se refiere a la implementación de las ya conocidas como Zonas de Bajas Emisiones, ZBE”. La agrupación de asociaciones recalca que “solicitamos del nuevo Gobierno de España hacer un análisis y evaluación

de la situación real del sector y de la industria, construir, junto con el sector de automoción, un conjunto de medidas y políticas que nos permitan contar con las herramientas necesarias para cumplir con los demandantes objetivos europeos”.

Neutral In Motion quiere promover “una cultura de incentivación y no de limitación o restricción” y de esta manera, proponen planes y ayudas enfocadas al rejuvenecimiento del parque automovilístico de nuestro país, cuya edad media se sitúa en 13,9 años, -17 años, en el caso de las motocicletas- y acompañar a la industria en sus procesos de descarbonización de sus factorías y procesos productivos.

El Círculo Neutral in Motion solicita que en esta próxima legislatura se pongan a disposición del ciudadano “incentivos directos, claros, sencillos y coherentes, fácilmente comprensibles, y por supuesto, accesibles”, en el marco de una política industrial activa. ♦

La industria propone la colaboración público-privada para alcanzar los exigentes objetivos de descarbonización

FVET y sindicatos firman un nuevo Convenio Colectivo del Transporte en Valencia



La Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (FVET) y las organizaciones sindicales del sector del transporte han firmado el nuevo Convenio Colectivo del Transporte de Mercancías y la Logística de la provincia de Valencia, que estará vigente los próximos cuatro años. "Tras ocho meses de negociación, los empresarios transportistas hemos firmado un nuevo convenio colectivo. Cabe destacar que, respecto a la revisión salarial que se incluye en este convenio, se produce en los mismos términos alcanzados en el pacto nacional al que llegaron las patronales CEOE y la CEPYME y los sindicatos CCOO y UGT el pasado mes de mayo", ha explicado Carlos Prades, presidente de FVET.

La revisión acordada ahora se traduce, en concreto, en un aumento del salario de un 4% para el 2023. Mientras que para los años 2024 y 2025 está previsto una subida del 3% y, por último, para el 2026, el incremento será del 2,5%. ✎



www.fleet.vdo.es

¡Aprovecha el máximo potencial del nuevo Tacógrafo Inteligente de segunda generación!

Continental y su red de talleres, están preparados para que cumplas la nueva legislación del Paquete de Movilidad.

- Evita sanciones.
- Nuevas funciones y datos fiables para una mayor seguridad.
- Mayor conectividad. Uso y control a través del móvil.
- Simplifica gestiones de cabotaje, desplazamiento de conductores y cruce de fronteras.
- Planifica el cambio ya con nuestros servicios oficiales "VDO Smart on the Road" y disfruta de todas las ventajas.



VDO

VDO - A Trademark of the Continental Corporation

Entre otras cosas se propone mayor educación y reforzar las sanciones

Las ITV proponen al nuevo gobierno medidas para reducir el incumplimiento

AECA-ITV, recuerda que la inspección técnica juega un papel fundamental en la seguridad vial y la protección del medio ambiente, por lo que pide al ejecutivo implementar medidas para reducir la elevada ratio de incumplimiento en la ITV que se está registrando en la actualidad en el país.



De acuerdo a las cifras del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y de la Dirección General de Tráfico, el 34% de los vehículos que debían haber pasado la ITV el año pasado, no lo hicieron; una cifra que ha aumentado un 27,5% desde el 2017, cuando la ratio de incumplimiento en la ITV era del 26,6%. Se trata de unos datos que representan un riesgo para todos los usuarios de las vías públicas, pues significa que un volumen significativo de vehículos que circulan por las carreteras españolas

podrían hacerlo sin cumplir con los estándares mínimos de seguridad y de protección medioambiental al no tener su ITV en vigor.

Entre las propuestas que plantea el sector de la ITV para reducir el número de vehículos que circulan sin tener la inspección al día y, por ende, mejorar la seguridad vial, están:

- Regular la obligatoriedad de tener la ITV en vigor en el momento de contratar, renovar y subrogar la póliza del seguro obligatorio de vehículos. Tal y como se hace desde las ITV al comprobar que todos los vehículos

tienen la póliza de seguro obligatorio vigente en el momento de realizar la ITV.

- Usar las cámaras de las Zonas de Bajas Emisiones y de acceso a las ciudades para llevar a cabo la detección de vehículos con la ITV caducada, ya que existe una infraestructura de instalaciones, que permite cruzar la información de las imágenes detectadas con los datos del Registro General de Vehículos de la DGT.
- Fomentar aún más los cursos de seguridad vial y las campañas de concienciación que imparten la Dirección General de Tráfico, la Guardia Civil, las Policías Locales y las fundaciones y asociaciones en Colegios y Centros Formativos.
- Reforzar el régimen sancionador incrementando el importe de las sanciones en aquellos casos en los que la ITV esté caducada, sea desfavorable y/o negativa. También se propone un incremento en caso de incumplimiento de la obligación de tener la ITV del vehículo en vigor o circular con el vehículo siendo la ITV desfavorable o negativa, lo que implicaría, además, la retirada de puntos del permiso.

“La inspección técnica es uno de los principales instrumentos con los que cuentan las Administraciones Públicas para reducir los datos de víctimas mortales, heridos y accidentes en carretera; de ahí la importancia de que el nuevo gobierno tome acciones tanto legislativas como formativas para reducir la ratio de incumplimiento en materia de ITV. No se trata de un simple trámite, es una acción que puede salvar vidas”, ha recordado Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV. ♦



El sector profesional sigue apostando por los motores diésel

Más del 60% de los transportistas españoles prefiere comprar un camión diésel frente a otras tecnologías, 6 de cada 10 transportistas españoles se muestra a favor de que se establezca la obligatoriedad de una profundidad mínima para los neumáticos de los camiones.

Estas son algunas de las conclusiones del estudio realizado por Fenadismer (Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España) y Continental Neumáticos mediante una encuesta a alrededor de 240 empresas de transporte con el fin de conocer la percepción de los transportistas sobre tres aspectos clave: la seguridad, la tecnología y la sostenibilidad.

Entre las principales conclusiones de la encuesta destacan que más de 6 de cada 10 encuestados seguirían eligiendo un vehículo de motorización tradicional, concretamente el 63% de los encuestados se decantaría actualmente por un vehículo diésel, un 11% apostaría por un híbrido y tan solo un 4% lo haría por un eléctrico. Entre los principales motivos que condicionan la compra de un vehículo nuevo, destacan aquellos que lo hacen por la relación calidad-precio (21%), seguidos por los que lo compran por estar dentro de la legalidad impuesta por la normativa europea (17%) y los que lo hacen por reducir las emisiones (8%) y el consumo de combustible (7%).

Consulte toda la actualidad de Carretera en www.todotransporte.com



La falta de conductores se duplicará en cuatro años

La escasez mundial de conductores profesionales se duplicará en 2028, según los datos del nuevo informe de escasez de conductores de 2023 que ha realizado la IRU, que ha mostrado además que más de tres millones de puestos de trabajo de camioneros están vacantes, es decir, alrededor del 7% del total de puestos, en 36 países estudiados.

La encuesta de la IRU se ha realizado a más de 4.700 empresas de transporte por carretera en América, Asia y Europa, que representan el 72% del PIB mundial, descubriendo que la escasez de conductores de camiones aumentó a nivel mundial en 2023. Dos excepciones fueron Europa y Estados Unidos, donde la escasez disminuyó ligeramente en 2023 debido a una menor demanda de transporte como resultado de la inflación y una política monetaria más estricta que limitó el consumo y la inversión.

La profesión de camionero tiene una población que envejece: menos del 12% de los camioneros tienen menos de 25 años, cifra que se reduce al 5% en Europa. Los únicos dos países encuestados con una mayor proporción de conductores menores de 25 años son China (17%) y Uzbekistán (25%). La proporción de mujeres camioneras también sigue siendo baja: sólo el 6%, por debajo de la industria del transporte en general. China (6%) y Estados Unidos (8%) tienen la mayor proporción de mujeres camioneras entre los países estudiados.

industrias **ZAMARBÚS.L.**

Industrias Zamarbú S.L.
+34 926 647 630 | 627 487 500 | indzamarbu@indzamarbu.com
Pol. Industrial, Vía Principal P-55, CP.13200 Manzanares (Ciudad Real)
www.indzamarbu.com

ZAMARBU
Innovando desde 1989

José Luis Vázquez, director de Inteligencia de Negocio en Inquieto

Inquieto: movilidad urbana sin humos

La empresa Inquieto, filial de la multinacional española GAM, nació con el único objetivo de ofrecer alquiler de vehículos “no contaminantes”, para su utilización en el transporte urbano de paquetería. Desde su fundación, no ha parado de crecer, logrando ser principal proveedor de importantes empresas de transporte y distribuidoras de distintos productos.

José Luis Vázquez, director de Inteligencia de Negocio en Inquieto, nos explica los motivos que llevaron a la multinacional GAM, española con sede en Asturias, de ampliar su gama de servicios a ofrecer vehículos totalmente sostenibles para el transporte urbano de mercancías. El incremento de la venta de productos online, que modificó notablemente la forma de operar de muchos de sus clientes, está en el origen de Inquieto, hasta lograr convertirse en uno de los

principales proveedores de vehículos de alquiler.

Todotransporte.- ¿Qué motivó que GAM decidiera crear su filial Inquieto?

José Luis Vázquez.- El auge del e-commerce supone una disminución del tamaño medio del paquete tradicional, pues pasamos de pedir a casa los productos más pesados y voluminosos, a pedir productos de todo tipo. Pero nos dimos cuenta que el transporte de

mercancías seguía utilizando la misma herramienta, furgonetas convencionales que, en la mayoría de los casos, no optimizan las capacidades de carga. Una jornada laboral nos permite repartir entre 80-100 paquetes, muestran que las herramientas que se utilizan habitualmente para el reparto urbano no son eficientes en términos de capacidad y tamaño. Es ahí cuando surge Inquieto, como respuesta a la gran proliferación de envíos directos al cliente final en ciudades y pequeñas poblaciones. La conciencia de la sociedad también propició su aparición, al exigir una movilidad más sostenible.

TT.- ¿Cuáles han sido los principales retos que se han encontrado a la hora de posicionar la empresa?

J.V.- Pese a ser una filial de GAM, con Inquieto partíamos de cero para el posicionamiento como nueva marca. Bajo esa perspectiva, uno de los principales retos a los que nos estamos enfrentando, es la incertidumbre legislativa que rodea esta actividad. La no puesta en marcha de las Zonas de Bajas Emisiones; la no aplicación de la Ley Rider o la dificultad para acceder a ayudas, genera un clima de incertidumbre que no ayuda ni a las empresas de reparto ni a los que tratamos de ofrecer bienes y servicios.

Recientemente han ampliado la gama de sus vehículos con la incorporación de furgonetas eléctricas.





José Luis Vázquez, director de Inteligencia de Negocio en Inquieto, confía en la calidad de los vehículos que alquila la compañía, adaptados a las necesidades de sus clientes en el reparto urbano.



Los modelos más utilizados por los clientes de Inquieto son actualmente, bicicletas y ciclomotores eléctricos.

TT.- ¿Podría resumir cuáles son los tipos de vehículo que más éxito han tenido desde la inauguración de Inquieto?

J.V.- Realmente, no diría que hay unos vehículos que hayan tenido más éxito que otros. Creo que se trata de elegir el vehículo que mejor se adapte a cada situación o casuística. No es lo mismo repartir en el casco urbano de una ciudad, con calles peatonales y mucha afluencia de gente, que hacerlo en un barrio de la periferia. En el primer caso tendremos que utilizar una bicicleta de pedaleo asistido, muy óptima para el reparto de proximidad. En el segundo, tendremos que analizar los kilómetros a hacer en esta ruta y el volumen y peso habitual de la mercancía, a partir de aquí, recomendaremos uno u otro vehículo. Tenemos vehículos que van desde bicicletas de pedaleo asistido a furgonetas de tamaño "convencional", todos ellos con un denominador común: son vehículos 100% eléctricos.

TT.- ¿Qué ventajas aporta la utilización de alguno de los vehículos que comercializa la empresa?

J.V.- Principalmente, tratamos de ofrecer distintas soluciones para que los clientes puedan dimensionar su flota y adaptarla a sus necesidades. De esta forma, liberaremos espacio en nuestras ciudades.

TT.- Podría explicar cuál es el cliente tipo de los vehículos que ofrece Inquieto



J.V.- Inquieto nació muy centrado en ofrecer soluciones para el reparto de mercancía, empresas de reparto de paquetería, Food Delivery, etc. Y esos son, precisamente, los sectores con los que estamos operando de forma mayoritaria. Por otro lado, este año hemos tenido actividad en otros sectores, como La Administración Pública, con vehículos para la limpieza de vías urbanas o la transformación de flotas policiales y recientemente, hemos cambiado parte de la flota de Agentes de Movilidad de Madrid, tras entregar 33 Zero DS 14.4. También, de la mano de GAM, hemos tenido actividad en el sector industrial para desarrollar diferentes actividades, de movilidad interna y externa del personal, labores de mantenimiento, prevención y limpieza, así como movimiento de mercancías.

TT.- El comportamiento de los dos últimos años ha sido positivo. ¿En qué medida han crecido las unidades comercializadas?

J.V.- De la flota de 300 vehículos con la que comenzábamos nuestra andadura en 2021, hemos pasado a una de 3.400 unidades. Nuestro deseo es seguir

mejorando y adaptarnos a cada necesidad. El objetivo principal es aportar cada día más valor a nuestros clientes, y, para esto, necesitamos estar muy atentos a todas las novedades del mercado.

TT.- El desarrollo de nuevos vehículos, motorizaciones o combustibles, es clave para lograr un sector del transporte más respetuoso, ¿están desarrollando algún vehículo aún más sostenible?

J.V.- Nuestro proceso de escucha activa con nuestros clientes nos permite identificar nuevas necesidades. Así, algunas empresas de sectores muy específicos, como paquetería, nos demandan vehículos de mayor capacidad y autonomía, ya que transportan cargas muy voluminosas donde el cubicaje es un factor esencial.

Eso ha motivado que hayamos incorporado vehículos de tamaño convencional y estamos trabajando con fabricantes como Maxus y Mercedes para poder ofrecer estas alternativas a nuestros clientes.

Además, hemos introducido nuevos vehículos alternativos, más ligeros, como es el nuevo Paxster XL, cuya gama XL cuenta con un volumen de carga de 1.800 litros, lo que permite a tener una mayor capacidad de carga que el Paxster estándar, que cuenta con una capacidad de 1m³. ✎

Cainiao, brazo logístico de Alibaba, presenta su red de distribución en España

▲ La empresa Cainiao, responsable de toda la logística de Alibaba en nuestro país, lleva operando en nuestro España desde 2021 y cuenta con una plantilla en España de más de 100 personas y una red de distribución que abarca 47 provincias.

Los planes de futuro, presentados por la compañía recientemente, pasan por seguir siendo el “brazo logístico del Grupo Alibaba”, operando tanto en importación como en exportación y dando servicio a diferentes plataformas del Grupo, como AliExpress (centrada en la venta de productos principalmente procedentes de China) o Tmall Global (centrada en la venta de productos de otros países a China). Robain de Jong, director de Operaciones de Cainiao España, recordó que la empresa abrió en 2021, su primer centro de clasificación, ubicado en la loca-



Vista general del centro logístico de Cainiao en San Fernando de Henares.

lidad de San Fernando de Henares (Madrid), con una superficie total de 22.500 m², destacó la importancia de haber logrado establecer una red que cubre hasta 47 provincias, ofreciendo plazos

de entrega de un día en 23 ciudades, entre las que se encuentran Madrid, Barcelona o Valencia, mientras que en el resto de poblaciones el tiempo de entrega es de 48 horas. ➤

Final de año, récord de contrataciones en el sector logístico



Entre los perfiles más demandados destaca el de operario de almacén.

▲ El informe elaborado por la empresa de recursos humanos Randstad asegura que, durante las dos grandes campañas de compras del año, Black Friday y Navidad, serán más de 25.000 los contratos que realizarán las empresas especializadas en el almacenaje, transporte y distribución de paquetería, mayoritariamente a domicilio.

Sin embargo, el volumen refleja que este año será inferior la actividad desarrollada, ya que el volumen de contrataciones será un 11,7% inferior a lo sucedido en el 2022, cuando se superaron las 28.000 contrataciones. Aunque los perfiles más demandados son empaquetadores, carretilleros,

mozos de almacén y conductores profesionales, el informe indica que cada vez son más solicitados candidatos con competencias digitales y conocimiento de plataformas como consecuencia del incremento del comercio electrónico.

Por comunidades autónomas, Baleares, Canarias y Cantabria serán las únicas regiones donde aumentará la contratación de personal con motivo del Black Friday, con incrementos del 21,2%, 9,2% y 2,1%, respectivamente. Las caídas más importantes se darán en Castilla-La Mancha (43,8%), Principado de Asturias (31,1%), Galicia (20,6%) y la Comunidad Foral de Navarra (20,6%). ➤



Desde el control del combustible hasta la reducción de los costes de operación de la flota

Descubre Webfleet - La solución de gestión de flotas número 1 de Europa

Reduce los costes de combustible. Aumenta la seguridad en carretera. Cumple la normativa. Webfleet ayuda a lograrlo. Más de 50.000 empresas de todo el mundo ya confían en nuestra solución para conducir sus camiones, conductores y negocios a donde necesitan ir.



Uber introduce en España el programa Uber Direct



▲ La compañía Uber ha anunciado el lanzamiento en España de su servicio Uber Direct, especializado en la entrega rápida de productos que se adquieren vía internet. La entrega es local y muy pronto dará servicio en 200 localidades de España.

El nuevo servicio está disponible para comerciantes de todos los sectores, desde restaurantes, supermercados, moda, cosméticos, electrónica y farmacia. En definitiva, distribución minorista al cliente final en la cual el cliente puede hacer pedidos directamente a través del sitio web del comerciante y elegir la opción de entrega que más le convenga: express, en el mismo día o entrega en días posteriores ofrecida por Uber Direct. El sistema lleva años en otros países; en Francia, por ejemplo, Carrefour empezó a colaborar con Uber Direct en abril de 2020. ✓

Los servicios Out of Home de Seur, claves en la gestión de pedidos

▲ Seur ha logrado establecer más de 5.000 puntos activos en todo el país de su red Pickup, incluyendo más de 900 lockers (taquillas inteligentes). Se trata de un logro que “refuerza nuestro compromiso con la innovación y la eficiencia en las entregas, especialmente durante periodos de alto volumen de compras, como el inminente Black Friday y la temporada navideña”.

En la actualidad, la red Pickup de Seur desempeña un rol fundamental al adaptarse a los ritmos de vida actuales de la población. Con horarios amplios y ubicaciones convenientes, estos puntos ofrecen una solución flexible para clientes con agendas ajustadas, lo que facilita la recogida de paquetes en función de su disponibilidad.

En 2022, Seur estableció un récord histórico con 10 millones de envíos gestionados a través de la red Seur Pickup. Todo un éxito, que ha animado a la empresa a ampliar su red Pickup a 8.000 puntos para 2024, incluyendo 1.500 lockers distribuidos por toda España. ✓





Equipos Hidráulicos con
fabricación de bajas emisiones



TOMA DE FUERZA
3252 PARA
ALLISON

BOMBAS Y MOTORES



VÁLVULAS



DEPÓSITOS



Bezares también ofrece
minicentrales y kits hidráulicos,
adaptadores, accesorios y mucho más...





Anfac confirma un ligero incremento del transporte de vehículos durante 2022

El transporte marítimo, modo más utilizado

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha presentado los resultados del conjunto de informes sectoriales que valoran el nivel del servicio de transporte y logística que reciben los fabricantes en los tres modos de transporte: carretera; ferroviario y marítimo.

— Por **Edi Cobas**



Anfac ha confirmado que “un total de 4,59 millones de vehículos fueron transportados durante 2022 a través de los servicios de transporte por carretera, ferrocarril y barco, lo que representa un ligero repunte del volumen de un 2,6% con respecto al 2021, pero aún por debajo de los más de 5 millones habituales antes de la pandemia”.

Donde no se han producido muchos cambios es en el modo de transporte más utilizado por los diferentes fabricantes nacionales, ni tampoco en la valoración, generalmente “satisfactoria” del nivel de servicio que han recibido por parte de los operadores logísticos durante el transporte, almacenaje y distribución de los automóviles.

Así, la edición de 2022 del informe sectorial sobre Valoración de la logística marítimo-portuaria asegura que se ha registrado un aumento de los desplazamientos de vehículos a través de estos servicios, con un incremento del 9,2% y un volumen de 2,2 millones de vehículos. Según esos datos, con una cuota del 48,4% del total de los vehículos transportados, el transporte marítimo es el más utilizado por los socios de Anfac, aumentando su cuota en 2,9 puntos porcentuales con respecto a 2021.

Por lo que se refiere a la evaluación que hacen las empresas de la calidad del servicio que le han ofrecido los diferentes puertos, el mejor valorado ha sido el Puerto de Santander con una puntuación de 4,4 sobre cinco, seguido por los de Tarragona y Sagunto, que comparten la segunda posición con una puntuación de 4,2. Cabe destacar que los puertos analizados han sido los de Santander, Tarragona, Sagunt, Pasaia, Barcelona, Valencia, Vigo y Málaga.

Respecto al ferrocarril, los datos ofrecidos por Anfac aseguran que durante 2022 el transporte de vehículos a través de este modo ha crecido un 10,9%, tras transportar más de 550.000 vehículos. En contrapunto, el transporte de componentes en tren ha caído un 9,7% en 2022 con respecto a 2021.

La Asociación reconoce que el transporte ferroviario de vehículos es un elemento necesario para las marcas, y en el reparto intermodal mejora su cuota en 0,9 puntos porcentuales al haber absorbido parte de las unidades que se transportaban por carretera.

En relación con la valoración de las marcas encuestadas, y debido a las dificultades sufridas por este modo de

transporte en un entorno complejo de gran irregularidad de flujos, el resultado global ha retrocedido una décima en 2022 con respecto a 2021, hasta situarse en 3,2 sobre un total de 5 puntos.

Por último, el informe de la Valoración de la logística de vehículos por carretera, asegura que en 2022 se desplazaron por carretera un total de 1.812.325 vehículos, lo que supone un descenso del 6,5% con respecto a 2021, motivado en gran parte por el transporte internacional, que se ha contraído un 26,2% y el nacional, pese a las dificultades, ha conseguido aumentar un 6,8% (1.234.078 unidades). Así, según datos de la Asociación Transportave, en 2022 se perdieron más del 25% de camiones portavehículos con respecto a 2019, motivado por la baja actividad que ha lastrado la producción y el mercado y que ha arrastrado al descenso de la calidad del servicio en cuatro puntos, situándose en un 39,5%.

La valoración obtenida en 2022, del transporte por carretera a nivel nacional es la misma que en la edición anterior: un 3,7 sobre 5, mientras que, a nivel internacional, se recorta cinco décimas al pasar del 4,2 de 2021 al 3,7 de 2022. ➤



Especialistas en **recambios** para Vehículo Industrial

- ✓ Comunicación
- ✓ Gestión
- ✓ Logística
- ✓ Red de Talleres
 - Formación
 - Diagnóstico
 - Imágen
 - Asistencia Técnica

No te pierdas nuestra gama de productos

Miembro de:

CGQ



Tlf : 917 10 05 73

www.adr98.com

DAYCO

dinex

Firestone



FEDERAL
MOGUL

FTE



Haldex

IADA JURID

KÖGEL

LEMFÖRDER



MONROE

MANN
FILTER



nemsa

SACHS

SKF

TUDOR

TEXTAR

Valeo

VALX

YUASA

Adif impulsa el servicio de Autopistas Ferroviarias entre Zaragoza y Tarragona

▲ La compañía Adif presentó el pasado 13 de noviembre, durante la celebración de la jornada profesional “Claves del presente y futuro de las Autovías Ferroviarias”, las principales líneas de actuación que llevará a cabo en los próximos dos años para potenciar el transporte ferroviario de mercancías.

María Luisa Domínguez, presidenta de ADIF, explicó los aspectos más destacados del plan elaborado por la sociedad, donde destaca la implantación de los servicios de Autopistas Ferroviarias, AAF, en la conexión de ancho ibérico entre Zaragoza y Tarragona, a través de Lleida, “procederemos en breve a licitar la redacción de los proyectos que adaptarán los gálibos de seis túneles y 16 pasos superiores, con una inversión estimada de más de 60 millones de euros”.

Esta línea, incluida en el Corredor Mediterráneo, posibilitará los futuros servicios en los itinerarios desde Algeciras, Huelva y Vitoria con Tarragona y Barcelona, aprovechando las sinergias entre el transporte marítimo y ferroviario. Entre los proyectos promovidos por Adif, se encuentra la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza, cuya puesta en



marcha será determinante para el desarrollo de la intermodalidad en la Península y en los tráficos entre Europa y Marruecos. Además, Adif tiene en marcha actualmente cuatro proyectos más en los itinerarios Madrid-Valencia, Sevilla-Madrid, Valencia-Badajoz-Entroncamento (Portugal) y Huelva-Madrid. ➤

IRU contraria a los cambios propuestos en la Directiva de Transporte Combinado Intermodal



▲ La IRU, Unión Internacional de Transportes por Carretera, ha advertido que la tan esperada propuesta legislativa de la Comisión Europea para modificar la Directiva de Transporte Combinado o multimodal podría perjudicar la cooperación intermodal eficiente, en lugar de impulsarla, debido al ambiguo marco de incentivos para el transporte combinado e intermodal. La Comisión Europea ha propuesto una revisión fundamental del actual marco jurídico para el transporte combinado o multimodal, que establecería incentivos para el transporte combinado e intermodal en función de la ca-

pacidad de la operación para reducir sus costes externos en un 40% en comparación con una operación pura de transporte de mercancías por carretera. Sin embargo, la Comisión no ha aclarado qué se considerará coste externo ni cómo se calculará. Los Estados miembros también tendrán que desarrollar planes políticos que hagan más eficiente el transporte combinado y multimodal y reduzcan los costes al menos un 10% en siete años.

La propuesta deja una vaga referencia al Manual de costes externos de la Comisión y no se considera en absoluto otros sistemas de cálculo, mientras que el uso obligatorio del marco de Información Electrónica sobre el Transporte de Mercancías (eFTI) es otra condición para beneficiarse de los incentivos.

La IRU no está convencida de que vincular los incentivos al transporte combinado con el desempeño de los costos externos de las operaciones de transporte de mercancías por carretera sea el enfoque correcto, “creemos que podría frenar la reducción de la calidad del aire y la huella de dióxido de carbono del transporte de mercancías por carretera”, han señalado desde la IRU. ➤

El renting flexible profesional

La solución a la movilidad de empresas y autónomos

Las necesidades de las empresas en materia de movilidad son cambiantes. El número y tipología de vehículos que requieren para llevar a cabo su negocio o actividad no es el mismo siempre; hay muchos factores a tener en cuenta, como la variación de la demanda en periodos de tiempo con picos de trabajo puntuales y los proyectos en plazos determinados. Esta es la razón principal por la que cada vez más pymes y autónomos apuestan por la fórmula del renting flexible de Northgate frente a la compra y el renting tradicional.



POR MESES

SIN ENTRADA
SIN PERMANENCIA
TODO INCLUIDO



Northgate ofrece su renting flexible tanto a pymes como a autónomos, con servicios incluidos especialmente interesantes para el desarrollo de la actividad profesional



El renting flexible de Northgate, una de las empresas pioneras en nuestro país que lleva más de 40 años ofreciendo una auténtica flexibilidad en los servicios de movilidad a empresas y profesionales, marca una auténtica diferencia dentro del sector. Son especialistas en vehículos industriales, cuentan con una flota que supera los 63.000 vehículos y con una infraestructura única en el mercado con 29 delegaciones en España. La oferta de categorías de vehículos profesionales es amplia y variada; Northgate ofrece renting de turismos, todoterrenos y pickups, coches SUVs, camiones, furgonetas, una amplia gama de vehículos ECO y Cero y también de temperatura controlada para transportar productos perecederos.

Northgate ofrece su renting flexible tanto a pymes como autónomos, con servicios incluidos especialmente interesantes para

el desarrollo de la actividad profesional; como la disponibilidad inmediata de vehículos de la flota, cancelación anticipada sin permanencia ni penalización económica, con todo incluido en la cuota mensual, como el seguro, tasas, ITV, el mantenimiento y las averías, con la posibilidad de vehículo de sustitución de la misma categoría, con la instalación de accesorios para la actividad concreta de la empresa como la propia personalización del vehículo. Northgate ofrece una atención y asesoramiento personalizado. Otro de los valores añadidos es su firme compromiso de llevar la movilidad eléctrica a empresas y autónomos gracias a un servicio integral. Para ello disponen de una interesante oferta de renting flexible de vehículos eléctricos, con especialización en vehículos industriales, para los desplazamientos por las zonas de bajas emisiones en los núcleos urbanos. Gracias

a la modalidad sin permanencia de su renting, permite el acceso a esta tipología de vehículos por meses. Northgate acompaña a las empresas en la transición hacia la movilidad eléctrica a través de una consultoría para reducir el impacto medioambiental de la actividad, ofreciendo unos servicios exclusivos que incluyen la gestión de los puntos de recarga en las instalaciones de las empresas, con soluciones de telemetría para el control de la flota eléctrica y conseguir una conducción más eficiente, y descuentos para el servicio de recarga pública. ■





La cuestión



Por
Néstor Val,
Director gerente
de Lextransport
Grupo

Concluye el plazo para las empresas para contar con un canal de denuncias

La norma prevé sanciones en los casos de no implementación del canal de denuncias, así como respecto de las conductas o acciones que imposibiliten el funcionamiento adecuado del mismo, o impidan a empleados y otras personas poder utilizarlo, por medio de coacciones, presiones o represalias.

▲ **Desde el pasado 1 de diciembre**, toda empresa de 50 o más trabajadores, independientemente de su sector de actividad o de su volumen de facturación, está obligada a contar con un canal de denuncias, de acuerdo a la nueva normativa reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción. Y no solo esa, en España existen otras leyes que obligan igualmente a la implementación del denominado canal de denuncias, desde nuestro Código Penal, pasando por la Ley reguladora de los planes de igualdad, así como la Ley de blanqueo de capitales o incluso, la Ley de protección integral de la infancia y la adolescencia.

Pues bien, como informamos en uno de nuestros números anteriores, las empresas obligadas a implementar un canal de denuncias también deben designar un Delegado de Protección de Datos que garantice la salvaguarda de los mismos evitando situaciones que puedan poner en riesgo su privacidad, seguridad o integridad.

Dicho plazo, sin embargo es diferente para las empresas con más de 250 trabajadores, las cuales disponían de un plazo máximo de 3 meses desde la publicación de la norma en el Boletín Oficial del Estado para adaptarse a la normativa (contando con un período de excedencia por vacatio legis de 20 días).

Por su parte, las empresas con menos de 50 trabajadores quedan eximidas de implementar este canal, al menos de acuerdo a la reciente normativa aprobada (cosa distinta es que, alguna de las otras normas mencionadas pueda obligar a establecer este sistema). En cualquier caso, y al margen de lo anterior, no hay que olvidar la obligación de cualquier trabajador de denunciar todos los actos, delitos o conductas de naturaleza ilícita cometidos dentro de la empresa y de los que puedan ser o resultar testigos ante las correspondientes autoridades competentes.

Llegados a este punto, recordemos que para materializar el mencionado canal de denuncias, se hace preciso el cumplimiento de toda una serie de requisitos, como son: Contar con los medios necesarios para asegurar la autenticidad, identidad y confidencialidad del denunciante, del denunciado y los testigos; La información deberá poder almacenarse durante el tiempo que sea necesario para realizar las investigaciones que correspondan; Se podrán hacer denuncias por escrito y verbales; Se designará a un responsable autónomo e imparcial para realizar el seguimiento e investigación de las denuncias; Se emitirá un acuse de recibo de la denuncia en un plazo no superior a 7 días desde su recepción; Solo podrán acceder a las denuncias el personal autorizado.

CASTILLA LA MANCHA Y EXTREMADURA

Las comunidades autónomas de Castilla La Mancha y Extremadura están decididas a contar con un sector de transporte moderno, competitivo, rentable y sostenible. Ambos gobiernos regionales han puesto en marcha planes de ayudas para renovación de flotas o digitalización.

44

SECTOR



Cuentan con más de 13.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera

Apuesta firme por un sector más rentable y sostenible

46

EMPRESAS DE TRANSPORTE



Referente del transporte de paletaría en su región

Agencia Morago, tándem perfecto con dos "grandes" del sector

52

REDES COMERCIALES



Veimancha, con sede en Ciudad Real

Veimancha, atención personalizada y transparencia con un servicio de alta calidad

54

INDUSTRIA AUXILIAR



- AC Monedero
- Industrias Zamarbú



Cuentan con más de 13.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías

Apuesta firme por un sector más rentable y sostenible

Las comunidades autónomas de Castilla La Mancha y Extremadura están decididas a contar con un sector de transporte moderno, competitivo, rentable y sostenible. Ambos gobiernos regionales han puesto en marcha planes de ayudas para renovación de flotas o digitalización.

✦ Por **Edi Cobas**

Aunque en la actualidad Castilla La Mancha, con más de 13.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera, duplica la flota existente en Extremadura -apenas supera las 5.000 empresas-, ambas regiones intentan "ponerse al día", invirtiendo en nuevas infraestructuras y aprovechando las ventajas que tienen para convertirse en hub logísticos de peso. Así, mientras Castilla La Mancha sigue apostando por convertirse en la zona de expansión de Madrid en lo que se refiere al desarrollo de nuevas platafor-

mas y centros logísticos, Extremadura mira hacia la vecina Portugal y las posibilidades de crecimiento que le propicia la cercanía de los puertos marítimos portugueses.

CASTILLA LA MANCHA. En la actualidad en Castilla La Mancha existen poco más de 13.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera. Un importante volumen que ha sido clave para que la región sea una "auténtica potencia" en el sector logístico donde cada año se incrementan de forma importante el número de centros y plataformas logísticas, sobre todo en las dos provincias limítrofes con

Madrid: Guadalajara y Toledo. De hecho, según datos del Gobierno regional el crecimiento de la logística ha sido tan importante en la región que, desde el año 2015, ha creado 15.000 nuevos empleos, hasta alcanzar las 50.400 personas que actualmente trabajan para el sector del transporte y distribución.

El Gobierno regional consciente de la importancia que tienen el sector del transporte por carretera en la región, ha habilitado dos planes de ayuda, encaminados a conseguir que las empresas estén "a la altura" de lo que desean sus clientes, los cargadores. Las ayudas se han dividido en dos paquetes diferentes. El primero de más de cuatro millones de euros subvenciona

■ **Mientras que Castilla-La Mancha se beneficia de la cercanía de Madrid, Extremadura aprovecha la influencia de los puertos portugueses**

la renovación de flota hasta con 7.000 euros, mientras el segundo de más de cinco millones de euros, está destinado a que las empresas planifiquen planes específicos de digitalización.

La clave para que las empresas de transporte sigan teniendo actividad y crezcan es la importancia que ha ganado la región, sobre todo Guadalajara y Toledo como sede de grandes plataformas logísticas.

En los últimos meses se han producido importantes operaciones de inmologística que han culminado con la ubicación de la zona de importantes empresas, de transporte, pero también de otros sectores industriales.

Destacan la ubicación de Carreras Grupo Logístico en el polígono de Sena, Azuqueca de Henares (Guadalajara), ampliando las instalaciones que ya posee la empresa en la región, puesto que también cuenta en instalaciones en Seseña, Toledo. Más significativo aún, es el crecimiento que está teniendo el parque logístico ubicado en Illescas, Toledo, donde recientemente se han instalado las compañías DHL y Suardiaz, operadores logísticos. En Marchamalo, por su parte, se ha ubicado la marca de ropa y accesorios deportivos Adidas. Desde allí, realizará todas las operaciones de comercio electrónico para España y Portugal.

EXTREMADURA. La situación del sector en Extremadura difiere en el número de empresas, y también de plataformas logísticas. Su situación estratégica, menos favorable que la de Castilla La Mancha, incide directamente en la importancia del sector. Aún, así, existen un total de 5.000 empresas, especializadas en el transporte de mercancías por carretera.

Empresas que, tras la decisión adoptada recientemente por el Gobierno Regional podrán acceder a subvenciones destinadas a ampliar el nivel de digitalización, con un importe total de poco menos de 2,4 millones de euros. Los beneficiarios de estas ayudas pueden ser las personas físicas o jurídicas que sean titulares de una autorización de transporte público de mercancías habilitante

para hacer transporte con vehículos o conjuntos de vehículos de más de 3,5 toneladas.

Donde sí ha visto una oportunidad el Gobierno de Extremadura es en apostar por el transporte intermodal ferroviario, así como en enlace con los puertos cercanos de la vecina Portugal. El Consejo de Gobierno de Extremadura ha autorizado la constitución de una sociedad de economía mixta (público-privada) para la gestión y explotación del

servicio de las terminales ferroviarias de Badajoz y de cuantas plataformas logísticas pudiesen surgir en la región y cuya titularidad corresponda a la Junta de Extremadura.

El gobierno extremeño decidió, asimismo, que la razón social de la sociedad sea Extremadura Avante Logística, con un capital social de 3 millones de euros y suscrita con la compañía ferroviaria, de origen portugués, Medway como socio privado con el 49% de las acciones. ➤



La compañía tiene instalaciones en las tres provincias de la comunidad autónoma, donde realiza labores de almacenaje y distribución de palettería.



Referente del transporte de palettería en su región

Agencia Morago, tándem perfecto con dos “grandes” del sector

La Agencia Morago es otro ejemplo del éxito, en un sector tan complejo, de la modestia y discreción de una empresa familiar; fundada en 1990, en la actualidad sigue manteniendo su carácter familiar, al tiempo que colabora con dos grandes marcas, Paletways y TDN, líderes en el transporte de palettería.

✦ Por **Edi Cobas**

La agencia Morago, ha conseguido posicionarse como la empresa “referente” a la hora de transportar mercancías en el interior de Castilla La Mancha, así como para enlazar con el resto de regiones de España y, puntualmente, con países europeos. El director ejecutivo actual de la compañía, Pablo Morago, desgrana lo conseguido por la compañía, así como los planes de futuro que tiene para seguir creciendo y ofreciendo un servicio de alta calidad. Como muchas de las empresas de transporte de mercancías españolas, fue fundada por el padre del actual director, Pablo Morago Palacios, en 1990 “aunque el origen se retrotrae a 1949, momento en

el que ya su padre Pablo Morago Benito, realizaba servicios de transporte”.

Así, los orígenes de Agencia Morago, “siempre vinculados a las actividades de transporte, pretendían dar respuesta a una necesidad de aquel momento: las rutas regulares entre Tomelloso y Madrid, y viceversa. Todo un reto y una visión particular en aquella época” puntualiza Pablo Morago.

EMPRESA FAMILIAR, GRAN VENTAJA. La empresa Agencia Morago, de carácter familiar, se ha especializado en el transporte de paquetería y palettería industrial y comercial, principalmente. De forma progresiva, ha comenzado a dar servicio a particulares (B2C), aunque este mercado sólo supone entre el



Pablo Morago, director ejecutivo de la empresa, sigue la línea familiar, de hecho, es tercera generación.



Recientemente, la empresa ha decidido adquirir un duotrailer, para reducir la contaminación, siguiendo la línea de Palletways de la que es la delegación principal en Castilla La Mancha.

3 y 4% de la facturación total de la compañía. Con esos antecedentes, conocidos por clientes y empresas de la región, para el director ejecutivo de la empresa el hecho de ser una empresa familiar, desde sus orígenes, no impide para nada formalizar una empresa de éxito, rentable y con capacidad de adaptarse a las necesidades de sus clientes. "En la actualidad", asegura Pablo Morago, "dirijo la compañía, siguiendo y ampliando la actividad de mis predecesores. Desde nuestros orígenes y siguiendo el camino efectuado por ellos, somos una empresa de carácter familiar, aspecto que nos aporta nuestra principal ventaja: rapidez en la toma de decisiones estratégicas en la empresa". Dicho de otro modo, la compañía tiene un núcleo de-

La empresa Agencia Morago, de carácter familiar, se ha especializado en el transporte de paquetería y palettería industrial y comercial, principalmente

cisor reducido, lo que unido a "nuestra vocación de perpetuidad en el tiempo, se traduce en una importante seguridad en nuestras operaciones para con sus clientes y proveedores. Formamos un equipo muy compacto y flexible", apostilla Morago. También es cierto, y así lo confirma el máximo responsable de Agencia Morago, que este modelo de empresa también tiene alguna desventaja, "yo destacaré el no tener un protocolo que identifique bien >

La empresa actúa como delegación de la empresa TDN desde el año 1990.



■ Una de las grandes dificultades hoy día es conseguir mantener un nivel de flota adecuado a las necesidades de la operativa diaria y apta para las necesidades de sus clientes

cómo se debe gestionar internamente a nivel societario y de puestos de trabajo para socios y familiares. No obstante, en nuestro caso, conscientes de este desafío, desde el principio lo hemos gestionado e implementado perfectamente las diversas funciones y reforzando la dirección y el trabajo en equipo”.

Otra de las claves para el éxito de la empresa, es su ubicación actual. Con delegaciones en Albacete, Ciudad Real y Cuenca, “podemos ofrecer un servicio diario de reparto y recogida de alta calidad a precios competitivos en el mercado regional. Es verdad que la densidad de empresas en nuestra región no es de

las más altas de España y que las distancias geográficas de Castilla-La Mancha son de las mayores del Estado, pero estamos adaptados a estas circunstancias y nuestros altos volúmenes nos permiten hacer más del 90% del territorio diariamente”, afirma Pablo Morago.

FLOTA PROPIA. Una de las grandes dificultades hoy día es conseguir mantener un nivel de flota adecuado a las necesidades de la operativa diaria y apta para las necesidades de sus clientes, Agencia Morago lo ha conseguido y, además, con un nivel de flota propia que no es muy común en el sector español. Y es que cuenta con 44 vehículos, el 91% de todos ellos son flota propia; “es un volumen adecuado a nuestras necesidades contando, además, con la flexibilidad que aporta tener un 9% de proveedores de transporte con los que tenemos acuerdos de colaboración a largo plazo. Sólo así podemos dar una calidad de servicio homogénea y comparable en nuestro territorio”.

Si Pablo Marago tiene clara la ventaja que aporta disponer de flota propia, también lo tiene a la hora de elegir el vehículo pesado que más compra y utiliza, “el más habitual es un vehículo pesado rígido de 14 toneladas con trampilla elevadora. Además, poseemos 13 vehículos pesados tráiler con semirremolques, tanto paqueteros, como tautliner”.

Por último, ha apostado por lo que muchos empresarios aún consideran arriesgado por el coste de la adquisición del vehículo, Agencia Morago ha adquirido un remolque duotrailer, “está en servicio, pero, hoy por hoy, básicamente en rutas cerradas, que es donde se reducen costes de forma importante. No olvidemos el impacto medioambiental, ya que con este tipo de vehículo se arrastra mucha más mercancía con unos impactos ambientales más bajos. O sea, ayudamos a reducir la huella de carbono”.

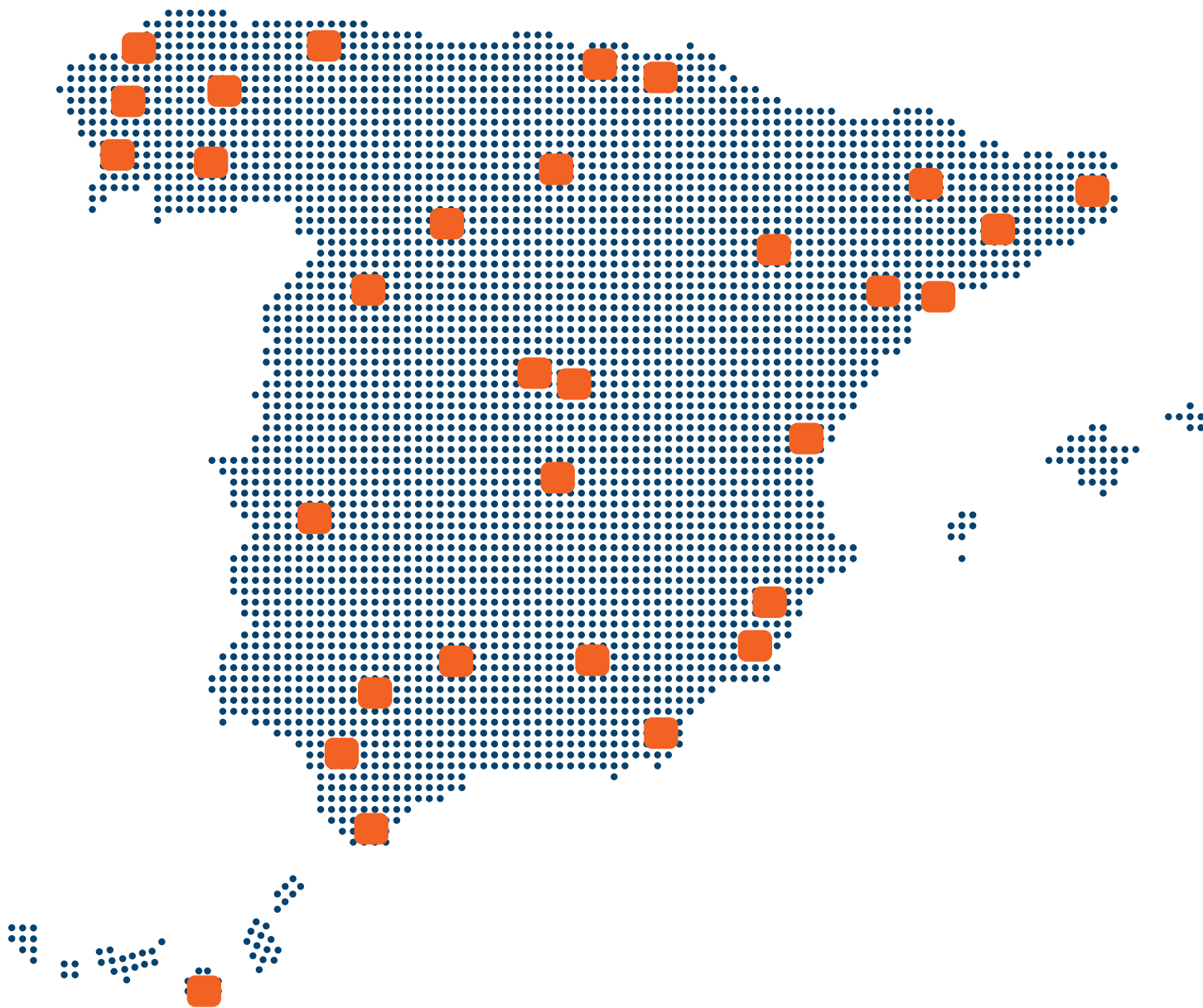
Importante, por no decir clave, la renovación de la flota que en la actualidad la empresa la está llevando a cabo cada ocho años, “nos hemos marcado como objetivo renovar a los seis años, como máximo, por lo que estamos muy pendientes de los nuevos avances en materia de seguridad, ambiental y alternativas sostenibles”.

PRESENTE Y FUTURO. El director ejecutivo de Agencia Morago es consciente de las dificultades que ha tenido que superar el sector en general y, por tanto, su empresa, “hemos vivido un contexto de incertidumbre económica. Aun así, hemos sido capaces de experimentar crecimientos que podrían poner en evidencia la vulnerabilidad de la calidad, por ello nuestro principal reto ha sido, y es, conjugar crecimiento sostenido con el mantenimiento de la calidad de servicio”.

Nuestra red siempre a tu lado



Compartimos la carga



CASTILLA-LA MANCHA

TALLERES MUDELA
Autovia de Andalucía Km 217
13730 Ciudad Real
Tel: +34 926 349 020
<https://talleresmudela.es>

EXTREMADURA

EMÉRITA VEHÍCULOS INDUSTRIALES
Area de Servicio Sierra Carija. A5.
Salida 341 - Mérida
Tel.: 924 665 41

Instalaciones de Albacete, preparadas para recibir las mercancías. La actividad del segmento de palettería se hace habitualmente de noche.



La importancia de la colaboración

▲ **Una de las particularidades** de Agencia Morago es que actualmente forma parte de tres importantes redes de palettería que trabajan, y con éxito, en España. Se trata de TDN, Palettways Iberia y DSV. Una forma de operar que ayuda a la compañía a mantenerse en el mercado.

▲ **Pablo Morago** explica que “nuestra motivación es brindar el mejor servicio de distribución de mercancía en las provincias de Albacete, Ciudad Real y Cuenca, por lo que fuimos muy conscientes de las necesidades de integrarnos y colaborar con redes nacionales e internacionales. Formamos parte de TDN desde 1990, de Palettways Iberia desde 2013 y de DSV desde 2020”.

▲ **La gran ventaja de llevar** “buenos compañeros de viaje” es que se puede proponer a los clientes más servicios fuera de Castilla-La Mancha para el envío y recogida de sus mercancías, tanto a nivel nacional como internacional.

▲ **Los volúmenes** de facturación de la empresa, tras el acuerdo con esta red, se han incrementado en un 50%, “lo que ha supuesto después de 10 años un crecimiento del 75% sobre el inicio de nuestra colaboración”.

En cuanto al presente ejercicio, para Morago está siendo más complicado aún, “todo ello debido a la inestabilidad del mercado interior, así como la reducción de las exportaciones y el consumo en general. Por otro lado, ha perjudicado mucho la eliminación paulatina de las ayudas al gasóleo profesional sin una correlación clara de bajada de los combustibles. En definitiva, tenemos menos actividad, pero sin olvidar que veníamos de dos años de crecimiento muy alto tras la pandemia y es complejo mantener estas cifras en el tiempo”.

Teniendo en cuenta esos aspectos, la empresa mantiene un buen nivel de actividad. Tras calificar el 2021 como de “magnífico año, donde pudimos



La empresa dispone de vehículos de 24 toneladas y tráiler, según las necesidades de cada cliente.



■ **El hecho de ser una empresa familiar no impide para nada formalizar una empresa de éxito, rentable y con capacidad de adaptarse a las necesidades de sus clientes**

crecer un 24,50% a pesar de que las consecuencias económicas derivadas de la pandemia aún estaban presentes, en el 2022, también hemos tenido un crecimiento importante del 12%”. En pocas palabras, Agencia Morago, ha culminado los últimos años con crecimientos económicos positivos, “en el 2020, en pandemia, la empresa no sufrió decre-

cimiento, sino que repitió volúmenes del año 2019. Estamos en un sector donde se puso en evidencia la importancia de su actividad, y que, aunque con márgenes más ajustados, hemos crecido en volumen”. “Nos afecta mucho la falta de conductores/repartidores profesionalizados y cuando los formamos, la falta de visión a largo plazo de los recursos humanos en general, y de las administraciones, en particular, nos afecta de forma negativa. Vivimos en la “inmediatez” y eso se traslada a nuestro sector”. “Además de tomar medidas propias, relacionadas con la formación y la integración, hemos iniciado procesos de colaboración con otras empresas de nuestras zonas de influencia para rentabilizar rutas remotas y no perder calidad de servicio. Asimismo, estamos involucrados en un proyecto iniciado de integración con colaboradores de Cuenca y Toledo para dar un servicio integral en toda CLM”, concluye Pablo Morago. ✎



Talleres Mudela & Eméríta Vehículos Industriales: experiencia y calidad en el mundo del transporte

En el mundo del transporte, la calidad de servicio y la experiencia del cliente son dos pilares fundamentales que impulsan el éxito y la reputación de cualquier empresa. En este contexto, tanto el concesionario Ford Trucks de Castilla La Mancha, Talleres Mudela, como el de Extremadura, Eméríta Vehículos Industriales, destacan como referentes en su área de influencia, a través de un enfoque común del negocio: la excelencia en el servicio al cliente. Su compromiso con la calidad, la atención personalizada y la anticipación de las necesidades del cliente eleva los estándares de la industria del transporte en estas regiones.



Talleres Mudela es una empresa familiar nacida hace más de 45 años, con una larga trayectoria de calidad en la reparación y venta de vehículos industriales. Las magníficas instalaciones de este punto de servicio Ford Trucks, situadas en la Autovía de Andalucía a su paso por Ciudad Real, ofrecen todas las atenciones necesarias para el conductor y el vehículo. Los transportistas disponen de una cómoda área de descanso, equipada con duchas y baños, así como una zona de bar y restaurante, ofreciendo un espacio confortable y seguro en los tiempos de espera.

En cuanto a la oferta de servicios, Mudela cuenta con taller de mecánica de reparación y mantenimiento, electricidad, chapa y pintura, neumáticos, reparación y revisión de semi-remolques, montaje e instalación de equipos en cabina, montaje y revisión de tacógrafos, estación pre-itv para facilitar a sus clientes su paso por la revisión obligatoria, personalización de vehículos y, por supuesto, diversos vehículos de asistencia 24/7, dotados con la última tecnología para ofrecer una asistencia eficaz y reducir al máximo el período de inmovilización del camión.

Pero este ecosistema de servicios al transporte no funcionaría sin el ex-

perto equipo de Talleres Mudela. Un ejemplo de dedicación y profesionalidad, como reconoció Ford Trucks en la entrega de sus premios anuales a la red de concesionarios, los Premios Excelencia, en los que el máximo responsable de este punto de servicio consiguió el galardón en la categoría de "Atención al cliente".

En Extremadura, Ford Trucks cuenta con Eméríta Vehículos Industriales (Mérida), un referente en cuanto a su compromiso con la calidad y su actitud proactiva con los profesionales del transporte de esa área. La experiencia del cliente en Eméríta Vehículos Industriales tiene como objetivo construir relaciones a largo plazo. El compromiso con la excelencia se refleja en cada interacción, creando una experiencia integral que deja una impresión duradera en todos sus clientes. ✓



VEIMANCHA, con sede en Ciudad Real

Atención personalizada y transparencia con un servicio de alta calidad

Veimancha comenzó hace casi cuatro décadas como un concesionario oficial de la joven marca en aquellos días, Iveco, en la provincia de Ciudad real. Hoy, casi 40 años después, gracias a una atención personalizada y transparente y su equipo altamente capacitado y en constante formación, han conseguido expandir la marca Iveco a Cáceres, Badajoz, Mérida y Córdoba, convirtiéndose en una referencia para todos los transportistas de la zona.



Los orígenes de este concesionario manchego se remontan al año 1984 en el que Julián Márquez y Ramón Fernández fundaron Veimancha, por las siglas vehículos industriales manchegos, siendo desde el principio concesionario oficial de Iveco. Posteriormente, entraría en la empresa como socio junto a Julián Márquez, Cristóbal Berraquero, que provenía de Iveco España. A lo largo de los años, Veimancha ha crecido de forma exponencial, llegando a ser concesionario oficial de Iveco y Piaggio en Ciudad Real, Extremadura y Córdoba y disponiendo de concesionarios en Ciudad Real, Cáceres, Badajoz, Mérida y Córdoba. En próximas fechas está prevista la apertura de nuevas instalaciones en Badajoz y, a corto y medio plazo, están planificando la expansión a Córdoba. Además, fortalecen su presencia en la región mediante una red de talleres asociados

a su marca, proporcionando servicios de calidad en todas las provincias donde operan. El modelo de negocio actual de Veimancha es la venta y la reparación de vehículos industriales, comercializando vehículos de la marca Iveco y Piaggio, y también se dedican al alquiler de vehículos industriales a largo plazo. En su sede central en Ciudad Real disponen de una extensa camp de exposición de vehículos que abarca más de 40.000 m², con unas instalaciones construidas que suman más de 2.000 m² destinados tanto al taller como a las áreas de ventas. Su oferta de posventa incluye un servicio de taller disponible

■ Contamos con un equipo altamente capacitado y en constante formación. Nuestras instalaciones y servicios posventa son de alta calidad

las 24 horas y un innovador taller móvil que permite realizar diagnósticos en carretera y abordar las reparaciones de los vehículos de manera eficiente y rápida, distinguiéndose por su accesibilidad las 24 horas del día. El equipo de Veimancha Ciudad Real está compuesto por una plantilla total de 50 profesionales, que se distribuye en diversas áreas clave, con 5 personas enfocadas en el departamento de ventas, 8 en labores administrativas, 3 en posventa, 3 dedicados a la administración del taller, 3 en el área de transporte y un destacado grupo de 27 mecánicos. Este enfoque multifacético les permite brindar un servicio integral y de alta calidad a sus clientes tanto en la provincia de Ciudad Real, como en Badajoz, Cáceres y Córdoba.

En cuanto al abanderamiento por parte de Iveco, según los responsables del Grupo, "Elegimos Iveco como marca principal debido a su sólida reputación, innovación constante y versatilidad en la gama de vehículos. Nos diferencia al ofrecer soluciones de alta calidad y tecnológicamente avanzadas, adaptadas a diversas necesidades. La red global de Iveco respalda nuestro compromiso con el servicio al cliente, asegurando un soporte técnico sólido y servicios postventa de calidad, lo que contribuye a nuestra posición destacada en el mercado siendo además una marca pionera en traer a sus vehículos avances tecnológicos como la descarbonización en sus motores con futuros vehículos eléctricos o la incorporación de Alexa como asistente tanto en la conducción". Veimancha se destaca, según sus res-

Vista aérea del concesionario Veimanha en 1984.



ponsables por ofrecer una “experiencia de cliente excepcional, centrada en la atención personalizada y la transparencia. Contamos con un equipo altamente capacitado y en constante formación. Nuestras instalaciones y servicios pos-venta son de alta calidad. Además, ofrecemos una amplia gama de opciones, desde vehículos nuevos, seminuevos y usados con diferentes soluciones de financiamiento. Estos elementos nos

diferencian y nos otorgan ventajas competitivas significativas frente a otros concesionarios en la zona”. En cuanto a su devenir en el mercado, según fuentes de la empresa el año 2023 se está desarrollando de una manera positiva, en parte por los bajos números lastrados en el 2022, por lo que el año actual está siendo un periodo de crecimiento en todos los mercados, gracias a que con la experiencia ganada en

el curso pasado, pusieron en desarrollo el provisionamiento con antelación de vehículos carrozados para obras, vehículos los cuáles a fecha de pedido pueden tener un plazo de finalización del vehículo junto al carrozado de 8 meses o más. Gracias a ello, han dispuesto de unidades con entrega inmediata, llegando a crecer un 300% con respecto al año pasado y tener una cuota de mercado del 41,7% en esta gama. ♦



FABRICACIÓN NACIONAL

MONOCEPILLOS AUTÓNOMOS

Modelo D430: accionado con motor diesel

Modelo E430: accionado con baterías

- Manejado fácilmente por un operario
- Lava y aclara perfectamente un vehículo en 3/5 minutos
- Puede realizar el lavado en la misma cochera o al aire libre
- No necesita ningún tipo de instalación
- Baja inversión y ahorro en tiempo de lavado



Las Mieses, 2
47009 VALLADOLID
E-mail: carmecal@carmecal.es

Tlf.: 983 37 15 88
Móvil: 610 79 15 99
www.carmecal.es



AC MONEDERO, con sede en Motilla del Palancar (Cuenca)

Más de 25 años siendo una referencia en el mercado del recambio para V.I.



Una alta capacidad de adaptación a las necesidades de sus clientes junto con un paquete de soluciones innovadoras diseñadas a medida son las principales señas diferenciadoras de AC Monedero, una empresa de diseño, fabricación y distribución de recambios para V.I. que este año ha celebrado los primeros 25 años de trayectoria siendo una referencia en el mercado del recambio.

La empresa conquense Monedero, con sede en Motilla de Palancar, fue fundada en 1998 como un taller de reparación de equipos mecánicos, motores, cajas de cambio y diferenciales. Su fundador, José Luis Monedero, puso las bases para desarrollar una excelente trayectoria que hoy en día les permite ocupar una posición de referencia en el mercado del recambio para V.I.. Su actividad está centrada en el diseño, fabricación y distribución de recambios para los sectores de mercancías y de pasajeros, obra pública, maquinaria, industrial, así como en los sectores naval y ferroviario, desarrollando, fabricando y distribuyendo recambios para motor, caja de cambios, diferencial, servodirección, suspensión, fre-

nos, sistema eléctrico, refrigeración y lubricación.

“En nuestros primeros pasos no representábamos a ninguna marca, nadie nos quería; teníamos muchas dificultades para acceder a la formación y no teníamos acceso a la información técnica. Sin embargo, hoy en día, que tenemos la distribución de los principales fabricantes de recambios de primer equipo y de aftermarket”, recordaba Daniel Monedero, CEO de la compañía, en la celebración del 25 Aniversario de la Compañía. En la actualidad, AC Monedero, es distribuidor oficial de importantes marcas del sector como Zf, Bosch, Ks, Victor Reinz, Glaser, Meritor, Mahle, Sachs, Lemforder, Trw, Boge, Eaton, Valeo, Saf Holland, Haldex, Sampa, Nissens, Jaltex y Fersa Bearing. Además, también comercializa productos bajo su propia marca de re-

cambios para motor, caja de cambios y diferencial.

El valor que diferencia a AC Monedero dentro del sector de la posventa se basa en una combinación de factores clave que les distinguen. Además de ser distribuidores de numerosas marcas OE, OEM y Aftermarket, ofrecen un valor adicional excepcional: Cuentan con un taller especializado en la reparación y reconstrucción de motores, cajas de cambios, diferenciales y servodirecciones. Esto les permite proporcionar soluciones integrales a sus clientes. Desde sus inicios, AC Monedero ha estado en continuo desarrollo y crecimiento. En el año 2010, comenzó un plan de internalización que tuvo como resultado un crecimiento exponencial. Como explica Daniel Monedero, “Cuando empezamos a contar con el respaldo de nuestros clientes en Motilla pensamos, por qué no nos expandimos a otros pueblos, a otros mercados, a otros países. Y así empezó nuestro salto al mercado internacional”, que ha tenido una gran repercusión con su presencia en las principales ferias internacionales del sector, tales como Frankfurt, Shanghái, Brasil ó Turquía, lo que les ha permitido establecer sinergias y relaciones con empresas por todo el mundo. A día de hoy, AC Mone-



Monedero y la I+D

▲ **AC Monedero** comercializa su marca propia, Monedero, que ha conseguido una fuerte aceptación y competitividad en el mercado de la posventa, ganándose la confianza de numerosos clientes y distribuidores ya no solo a nivel nacional, sino también internacional. Es importante destacar que el 2023 marca un hito en la historia de Monedero, ya que han realizado la mayor inversión en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i). Actualmente, disponen de veintiséis proyectos en fase avanzada de desarrollo, y la expectativa es que más de la mitad de ellos se lancen al mercado a finales de este año.

▲ **Además**, en su taller de reconstrucción han logrado una alta competitividad gracias a una serie de factores clave: disponen de un amplio stock de componentes y equipos de intercambio, lo que les permite ofrecer una entrega rápida; su atención al cliente es personalizada y está respaldada por un equipo de Call-Center altamente capacitado, que permite a sus clientes recibir asesoramiento de manera ágil y efectiva. Esta combinación de rapidez en la entrega, disponibilidad de componentes y equipos, y una atención técnica personalizada hace que puedan posicionarse como un actor destacado en el sector de la posventa de vehículos industriales.

dero se encuentra presente en 76 países de todo el mundo.

Sin embargo, lo que verdaderamente les distingue es su filosofía centrada en el cliente. En AC Monedero, están comprometidos en mantener una relación cercana y colaborativa, esforzándose por entender sus necesidades individuales y adaptar sus soluciones para satisfacerlas de manera precisa, buscando construir relaciones a largo plazo y fomentar la fidelización de sus clientes.

OFERTA. AC Monedero se destaca por ofrecer un servicio integral en el mercado de posventa de vehículos industriales. Su oferta abarca tanto la venta de recambio, que incluye OE, OEM y Aftermarket, así como su marca propia Monedero, que se ha convertido en sinónimo de calidad y fiabilidad en el mercado de posventa. Además, su propuesta se complementa con un taller de reconstrucción, que está equipado con bancos de prueba y tecnología avanzada, donde llevan a cabo la reconstrucción y suministro de una variedad de componentes, incluyendo motores, cajas de cambios, grupos diferenciales, servodirecciones, cajas transfer y ejes.

Actualmente, los esfuerzos de AC Mo-



nederro se están enfocando en tres áreas clave:

Crecimiento Internacional: Su objetivo principal es aumentar su presencia en mercados internacionales, lo que incluye la expansión de su propia marca hacia nuevos países y distribuidores, y la incorporación de nuevos productos a su portafolio. Esta estrategia se basa en crear alianzas estratégicas con distribuidores y socios comerciales en diversas regiones, para que así puedan llegar a satisfacer las necesidades de los clientes en todo el mundo.

Expansión de Catálogo: Incluye la incorporación de nuevas marcas OEM de recambio, lo que nos les permitirá proveer una gama más amplia de componentes y soluciones para sus clientes.

Preparación para la Electrificación: Reconocen que la electrificación y la

tecnología avanzada están redefiniendo la industria automotriz, por lo que están brindando capacitación a su personal para asegurarse de estar preparados para esta transición, e invirtiendo en adquirir tecnología para los vehículos electrificados que vienen. Sobre el futuro, el CEO de la compañía no tiene dudas de que afrontarán los próximos 25 años con la misma determinación que los 25 que acaban de celebrar "Miramos al futuro con la misma ilusión. Seguiremos apostando por la calidad y la excelencia en todo lo que hacemos. El cambio tecnológico que se avecina en nuestro sector es un desafío que abordaremos con determinación y confiados en que nuestra capacidad técnica y nuestras alianzas estratégicas nos guiarán hacia el éxito".



INDUSTRIAS ZAMARBÚ, con sede en Manzanares (Ciudad Real)

Cercanía familiar con una oferta de servicio muy personalizada

Industrias Zamarbú es uno exponente de las empresas de Castilla la Mancha. Radicada en la localidad de Manzanares, lleva casi medio siglo ofreciendo sus carrozados al mercado del transporte con una vocación familiar de cercanía que les permite ofrecer a sus clientes una gama totalmente personalizada para satisfacer sus necesidades de transporte.

Industrias Zamarbú fue fundada en 1984 por Pedro Martín-Buro Caba. Su rápido crecimiento les permitió en tan sólo cinco años abandonar sus primeras instalaciones en 1989 para trasladarse a su ubicación actual del polígono de Manzanares, con el objetivo de poder atender al gran volumen de demanda de esos años. En 1993 y con la implantación de un nuevo modelo productivo más eficiente, Industrias Zamarbú inicia su expansión internacional, comenzando las primeras ventas en Europa y norte de África. Con la entrada del nuevo milenio y la industrialización 3.0, se adquiere nueva maquinaria industrial que supone un punto de inflexión en la calidad de sus productos y la optimización de la producción de los ya existentes. El siguiente hito se produjo en 2009 con la inauguración de nuestras nuevas instalaciones, donde la estandarización de sus productos de aluminio supone

un cambio radical en la forma de fabricación y venta. Su implicación con la Comunidad de Castilla la Mancha es completa, y la elección de la ubicación totalmente deliberada, ya que "Nuestra tierra dispone de una de las mejores conexiones terrestres de la península ibérica y Manzanares es un nudo de comunicación excelente en el eje norte-sur con la A4 como vía principal y en el eje este-oeste con la A43", aseguran desde Zamarbú. Actualmente, el volumen de negocio de Industrias Zamarbú se divide entre la fabricación de semirremolques de aluminio, por un lado, y por otro lado,

■ Su volumen de negocio se divide en la fabricación de semirremolques de aluminio, por un lado, y en la fabricación de carrozados de acero y adaptaciones a vehículos

la fabricación de carrozados de acero y adaptaciones a vehículos (capotas, taller, grúas, ...). Actualmente disponen de dos productos top en ventas: el Volquete tipo dumper de Acero Hardox con chasis de acero aligerado y ultrarresistente y los diferentes semirremolques basculantes de aluminio. A día de hoy, Industrias Zamarbú cuenta con tres naves de producción, oficinas, dos almacenes, una plantilla formada por más de 40 empleados, y más de 20.000 m² de naves industriales para la fabricación de sus plataformas y semirremolques. Además, también disponen de más de 60.000 m² de campas para depósito de materiales raíces y productos terminados. Asimismo, también ofrecen servicio oficial en posventa, desarrollado por Marzabu Hnos, empresa independiente localizada en la misma ubicación que sus plantas de producción. Además, para poder extender sus servicios posventa más allá de las fronteras de su Comunidad, Industrias Zamarbú también cuenta con diferentes talle-



res colaboradores por toda España y diferentes puntos de todo el mundo. Industria Zamarbú trabaja en B2B, B2C, B2B2C Y B2G y algunos ejemplos de sus principales son Iberdrola, Endesa, Erke, Isaticar, Tragsa, BDC International, UME, Ejército de tierra, Ejército de aire, Comunidad de Madrid, Principado de Asturias, Volvo, Iveco, Cocentro o Talauto.

Las principales ventajas competitivas de Industrias Zamarbú se centran en su carácter como empresa familiar, utilizando esa cercanía como ventaja competitiva a través de la oferta de un servicio muy personalizado y diferenciador a sus clientes. Asimismo, reconocen que aunque muchos de sus procesos se encuentran automatizados, siguen contando con profesionales de la soldadura para algunos trabajos manuales de precisión que aseguran la calidad de los productos terminados.

MERCADO. Según los responsables de la empresa, para Industrias Zamarbú los factores que más han influido en el negocio son, sin duda alguna, el encarecimiento de las materias primas derivado de la escasez de estos últimos años producidas por la crisis de materias primas, que junto al problema de inflación subyacente ha provocado un descenso en las previsiones de venta para el año 2023, y colocando sus plazos de entrega actuales en el segundo trimestre del 2024. En cuanto a la nueva legislación sobre pesos y medidas que lleva años sobrevolando el sector del transporte y que por fin parece que va a entrar en vigor en breve, en Industrias Zamarbú no va a suponer ningún hándicap o dificultad para comercializar sus productos, ya que, según fuentes de la empresa "Gracias a nuestros grandes profesionales en oficina técnica, hemos sido capaces de adelantarnos a las nuevas normativas y estamos 100% preparados para estas nuevas regulaciones". Con vistas en el futuro, Industrias Zamarbú está embarcado en varios proyectos de I+D que verán la luz próximamente, y aunque aún no pueden ofrecer más detalles, la previsión es

Modelo de negocio

■ **El modelo de negocio** de Industrias Zamarbú es un modelo de fabricación que implica la producción de bienes a partir de materias primas o ingredientes, concretamente destacan los productos fabricados con aluminio y acero de la más alta calidad, con marcas de reconocido prestigio como Hardox. Con estos materiales fabrican carrozados de acero, aluminio y adaptan vehículos de todo tipo según las exigencias de sus clientes.



■ **"Nuestro servicio oficial principal de posventa es Marzabu Hnos empresa independiente localizada en la misma ubicación que nuestras plantas de producción"**

que el primero de ellos vea la luz en el primer semestre de 2024, año en el que, según los responsables de la empresa "Estamos muy ilusionados con lo que nos depara este próximo 2024. Gracias en parte a los nuevos productos y proyectos que tenemos entre manos. Además, hemos establecido nuevos colaboradores en Europa que nos están proporcionando nuevos retos y preparándonos para superar cualquier tipo de adversidad".

VOLVO FH 42 TE ELECTRIC

Estrategia de futuro

Con el premio del “Camión del año 2024” en sus vitrinas, el Volvo FH Electric se posiciona como una alternativa interesante a los combustibles minerales para camiones de gran tonelaje en recorridos de largas y medias distancias. Es su baza principal a la hora de enfrentar la transición energética.

— Por **Alberto Puerta**



El puesto de conducción tiene algunos elementos comunes a la versión de combustión. En el salpicadero monta una gran pantalla digital.



Confortable y ergonómico, el puesto de conducción mantiene el tradicional “feeling” de la última generación de la gama FH.

Un sencillo logo que indica “Electric” es la seña que diferencia al FH eléctrico de sus hermanos térmicos.



A la espera de la puesta a punto de otras alternativas tecnológicas y energéticas lo cierto es que la electromovilidad va ganando enteros en el segmento del transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías. En este sentido la marca sueca ha explorado casi todas las posibilidades de empleo de otros combustibles que pudieran sustituir al sempiterno gasóleo mineral. En este sentido podemos recordar sus investigaciones con camiones propulsados por metanol, bio-dimetil-eter (BME) y Gas Natural licuado y comprimido. A esta estrategia sumaremos los ensayos con camiones híbridos combustión/eléctrico. Sin embargo, el de mayor calado entre los clientes ha sido el FH de motorización mixta diésel/GNL que ha sido la última puesta en escena en esa lucha por alcanzar los objetivos más próximos a las 0 emisiones.

LA HORA DE LA ELECTRICIDAD.

A estas alturas de la incruenta lucha contra las emisiones y de cara a la agenda 2030, todo da a entender que la solución más sencilla y al alcance de la mano, es el empleo de la energía eléctrica. Y es que, pese a sus inconvenientes, los camiones eléctricos van tomando poco a poco la carta de naturaleza entre los operadores del transporte.

Como en otras ocasiones a lo largo de su historia, Volvo ha dado un



A DESTACAR

- › Brillantes prestaciones de la cadena cinemática
- › Suavidad y baja rumorosidad de funcionamiento
- › Ayudas electrónicas de seguridad activa y a la conducción
- › Finura y precisión de la dirección eléctrica



MARGEN DE MEJORA

- › Autonomía limitada a 300 kilómetros
- › Tara excesiva de la tractora por el peso de las baterías

paso al frente con valentía y decisión, proponiendo toda una saga de vehículos "full electric" que abarcan las gamas FH, con clara vocación rutera, los FM para trabajos de reparto y distribución regionales pesados y medianos y los FMX que están diseñados para obras y construcción en entornos urbanos y tareas municipales. La oferta se complementa con las gamas FE y FL para el reparto urbano con marchamo para operar en Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Se comercializan en las

configuraciones más habituales del mercado. Esta sugerente y completa oferta abarca cabezas tractoras de tracción 4x2, 6x2 y 6x4 y rígidos de dos, tres y cuatro ejes en configuraciones de 4x2, 6x2, 6x5, 8x2 y 8x4. Además, Volvo pone a disposición de los profesionales el Contrato Gold, un completo paquete de asesoramiento para una óptima utilización de sus camiones eléctricos así como una financiación propia de Volvo y el seguimiento puntual y efectivo de la planificación de rutas, cargas, etc

para optimizar la actividad de la empresa. Todas estas funciones pueden seguirse online con la aplicación My Truck que conecta directamente la cabina del camión con la base permitiendo al conductor conocer el estado de su camión, las rutas más recomendables, de la carga de la batería, puntos de recarga más próximos y hasta la utilización del calefactor.

EL BUQUE INSIGNIA. La transición energética es una cuestión compleja y a medio plazo por todas las >

Diseñada para un solo conductor la litera tiene las dimensiones correctas. Sobre la misma dispone de un práctico armario de tres cuerpos.



El frontal, la calandra y las ópticas de carretera son similares a las versiones diésel, lo que confiere al FH Electric una imagen de familia.



La cadena cinemática cuenta con la reputada y eficiente caja de cambios I-Shift que ofrece doce relaciones con las que se escalona correctamente los 665 CV de potencia.



El mecanismo hidráulico de la elevación de la cabina para acceder a la mecánica está alojado en la parte derecha de la defensa.



En la parte izquierda sobre el parabrisas se alojan el tacógrafo y el mando de regulación de la intensidad de las luces interiores.

Para el futuro de la transición energética, el FH 42 Electric será una piedra angular en la respuesta de Volvo para las largas distancias a plena carga

facetas técnicas, sociales y administrativas que la misma lleva consigo. Y Volvo apuesta decididamente por ella. Buena muestra es la presentación y el reconocimiento de su "rama eléctrica" que comienza a introducirse en el mercado, sin prisa pero sin pausa de forma paralela a las tradicionales mecánicas de combustión diésel. Con una exitosa presencia de treinta años en el sector, la gama

elegida para liderar este revolucionario proceso no es otra que la reputada e icónica gama FH, una familia de camiones que goza del merecido respeto y difusión entre los transportistas.

Surge pues el modelo Volvo FH 42 Electric que sigue unas pautas constructivas para la cabina, el bastidor y las suspensiones muy semejantes a las de sus hermanos de tracción diésel. Sin embargo, todo cambia diametralmente cuando nos referimos a la propulsión. Hay varias ofertas de potencia y prestaciones, así como de capacidades de carga de las baterías que han de ser cuidadosamente estudiadas según las necesidades y rutas del cliente. En este caso hemos tomado contacto con la versión más potente y con mayor autonomía de la gama FH Electric.

El Volvo FH 42 TE Electric está propulsado por tres motores eléctricos que ofrecen una potencia neta de 490 kW equivalentes a 667 CV. El par motriz es de 2.400 Nm o 245 Mkg. Estos motores van adosados a una caja de cambios I-Shift, similar a la de los camiones convencionales. Ofrece doce relaciones que operan de forma automática, pudiendo también el conductor cambiar secuencialmente a través de los mandos ubicados en el salpicadero.

Fabricadas íntegramente por Volvo, las baterías son de iones-litio (NCA) y tienen una forma cúbica que permite una gran modularidad, siendo posible la implantación de uno a seis elementos, dependiendo del rango de acción deseado. La autonomía máxima indicada por el fabricante



El Volvo FH Electric viene equipado con suspensión neumática en ambos ejes lo que potencia en gran medida el confort de marcha.



Entre los sistemas de seguridad activa el FH Electric cuenta con la ayuda a de giro y la detección de peatones y obstáculos en la parte derecha.



Sencillez de líneas y diseño y correcta lectura son las virtudes del nuevo cuadro de mandos en el que se recogen los principales parámetros del camión.



A ambos lados del bastidor y ocultos tras los carenados, se alojan los seis paquetes de baterías que aportan 540 kWh de energía.



Una gran pantalla digital preside el salpicadero envolvente. En el mismo se enmarcan los mandos de la caja de cambios, el freno de estacionamiento, la climatización y las luces auxiliares.



Dos escalones retráctiles nos permiten acceder a la plataforma de conexiones en la parte izquierda del bastidor.

a plena carga es de 300 kilómetros. El acopio de energía se realiza en seis bloques de baterías, tres a cada lado del bastidor, que almacenan hasta 540 kWh. La recarga se efectúa por medio de un enchufe en la parte derecha. El tiempo de recarga es de nueve horas con corriente alterna (CA) y de dos horas y media con cargador de corriente continua (CC)

A la espera de la regulación y ampliación de la MMA para camiones eléctricos de gran tonelaje que pueda compensar el peso de las baterías, el Volvo FH Electric está homologado para arrastrar 44 Tm, tonelaje que por el momento solo está autorizado en el transporte multimodal.

Por lo que respecta a los sistemas electrónicos de seguridad y ayuda a la conducción, nuestra tractora

de pruebas equipaba todos los de las versiones de combustión. A destacar el sistema de "dirección inteligente" DWC (Depart Warning Corrective) que asociado al LSS (Lane Support System) mantiene la trayectoria correcta y segura del camión ante una distracción o despiste del chofer. Cuenta así mismo con el sistema de alerta de colisión y frenado automático y el de alerta del cansancio o pérdida de atención del conductor.

RETRATO DE FAMILIA. La imagen externa del Volvo FH Electric presenta pocos detalles que lo diferencien de sus colegas de combustión. Están disponibles todas las cabinas de la gama; corta, larga con litera, sobreelevada y Globetrotter XL. El camión de pruebas monta una cabina larga

La modularidad de los paquetes de baterías, fabricados íntegramente por Volvo, permite un abanico de acopio de energía desde los 90 hasta los 540 kWh, según las necesidades del cliente

Sleeper Cab de techo bajo, dotada de una sola litera y equipada para la presencia de un solo conductor a bordo, cuestión lógica si tenemos en cuenta su radio de acción. Las señas de identidad más destacadas son el logo "Electric" en la visera del parabrisas y la referencia a 100% eléctrico en los

>



La unidad de tracción compuesta por tres motores eléctricos está ubicada en posición delantera longitudinal, similar a la de los motores térmicos.



En el carenado de la parte derecha se ubican la toma para el enchufe de recarga de las baterías y el botón de interrupción de la carga.



laterales. Estos se presentan perfectamente carenados para la protección de las baterías y un mejor rendimiento aerodinámico. El acceso a la plataforma posterior de conexiones se realiza por medio de dos escalones escamoteables en la parte izquierda. El interior es un calco a sus

hermanos de combustión en lo tocante a la distribución y diseño del puesto de conducción y el espacio de vida. Sin embargo, aprecio algunos cambios en el cuadro de mandos, mucho más sencillo y funcional debido a la necesidad de una información más contenida sobre los parámetros de

funcionamiento de la unidad. En la pantalla central se muestran el velocímetro en versión digital, el navegador, el ACC (Adaptative Cruise Control) y los sistemas de comunicación. En la parte inferior de este display contamos con el lector de carga de batería, kilometraje disponible de autonomía y estado de la caja de cambios. A la derecha se encuentra la información del audio. En la parte izquierda contamos con la lectura del tacógrafo y la energía empleada en kWh. En el salpicadero con su tradicional forma envolvente, contamos con los mandos del freno de estacionamiento y emergencia, el climatizador automático, la radio, las luces auxiliares y los cuatro botones N, A, R y +/- que nos permiten manejar la caja de cambios. Sobre el salpicadero monta una gran pantalla táctil en la que se pueden elegir varios menús que hacen más completa y versátil la información para el conductor. Cuenta con la posibilidad de ejecutar un programa que mejora las pautas de conducción para un óptimo rendimiento energético.

Tradicional, agradable y ergonómico son los adjetivos con los que podemos calificar el puesto de conducción, dotado de un confortable asiento con multiajustes que se adapta a la anatomía de cualquier chofer. Está presidido por el volante multifunción que nos permite controlar prácticamente cualquier función o programa del vehículo. A la izquierda de este se encuentra el mando de luces, intermitentes y limpiaparabrisas mientras que en la derecha se ubica el mando de retención eléctrica que regenera la batería al mismo tiempo que ralentiza el vehículo. Perfectamente adecuada a su función aprecio la zona de descanso. Cuenta con una litera de correctas dimensiones con un mullido colchón de fábrica. Sobre ella disponemos de un práctico armario de

Según el cargador y el tipo de corriente empleada, el tiempo de recarga de las baterías es de 2,5 horas con corriente continua (CC) o 9,5 horas con corriente alterna (CA)



Como en toda la gama FH en el quicio de la puerta disponemos de los mandos de las ventanillas, los espejos y de bloqueo de cerraduras.

tres cuerpos con cerradura de persiana. Bajo la cama disponemos de una amplia nevera para la conservación de los alimentos y bebidas. La baja cota de los motores ha propiciado un casi inexistente túnel motor que le confiere mayor amplitud a la cabina al tiempo que permite un correcto tránsito interno.

SILENCIO, SERUEDA. Para llevar a buen puerto este contacto hemos contado con la desinteresada colaboración de la empresa asturiana Transportes Pico S.L. que puso a nuestra disposición un semirremolque cargado con 22 Tm que completaba la tara de la tractora hasta las reglamentarias 40 Tm de MMA del conjunto.

Como ya resulta habitual ante las nuevas tecnologías, es preciso recibir las pertinentes instrucciones del demostrador para obtener los mejores resultados, antes de ponernos al volante de esta nueva joya eléctrica. La primera acción es activar el contacto y esperar a que el camión cargue el aire comprimido de sus circuitos a través de un compresor eléctrico al tiempo de que las baterías alcancen la temperatura óptima de funcionamiento.

Con todos los parámetros en orden nos ponemos en marcha seleccionando el modo A, en la botonera del cambio. Con una gran suavidad y sin el más leve tirón, el camión inicia el movimiento. El giro continuo, no alternativo, de los motores eléctricos hace que la secuencia de ejecución de los

Conclusión

▲ **Son muchos los años que Volvo Trucks** lleva investigando y experimentando sobre la tracción eléctrica e híbrida. Ello le ha permitido atesorar unos bastos conocimientos técnicos que han desembarcado en esta nueva generación de vehículos "full electric" y que concierne a todas las gamas, potencias, capacidades de carga y configuraciones disponibles en la rama de combustión. Ya presente en el corto y medio radio de acción y en el reparto urbano con sus gamas FE y FL, el gran desafío radicaba en abordar las largas y medias distancias con 40 Tm de MMA. Esta misión le ha sido encomendada a las series FM y sobre todo a la FH, siendo el FH 42 Electric el mascarón de proa de este ambicioso proyecto, en el que es preciso destacar la autonomía de Volvo en lo concerniente a la elaboración propia de la cadena cinemática y sobre todo de las baterías.

▲ **Todo apunta** a que la transición energética se ha iniciado con paso firme y decido y esta evolución ecológica encontrará a la marca de Göteborg perfectamente posicionada con un completo catálogo de camiones 100% eléctricos que se adaptarán a cualquier necesidad del operador de transportes.



Bajo la litera se ubica una práctica nevera para la conservación de alimentos y bebidas.

cambios se realice con mano de terciopelo.

Partiendo de la base en Tabaza, elegimos la ruta A-8 en dirección a Galicia. Queda patente que la conducción de un camión eléctrico me obliga a cambiar el chip y acomodarme a la nueva tecnología. Hay que emplear el acelerador, más bien un potenciómetro, con tiento y prudencia para emplear la energía justa en nuestro trabajo. Rodando a plena carga y a la velocidad de cruce la primera

sensación que nos trasmite el volvo FH Electric es de silencio y quietud. El sonómetro apenas rebasa los 63 Db y en gran parte son debidos al ruido aerodinámico externo y el de la rodadura. Esto da muestras de la armonía y suavidad con la que opera la cadena cinemática. Otra notable virtud que puedo apreciar es la presencia constante de un fenomenal par motor que aguanta tercamente por la velocidad engranada. No tenemos constancia exacta del régimen al cual se producen los cambios. La electrónica se encarga de ello buscando siempre el ahorro de energía. En los terrenos favorables o cuando marchamos en inercia los motores actúan regenerando las baterías. Esta regeneración también se produce cuando aplicamos la retención y el efecto de frenado eléctrico en el mando correspondiente. Toda una nueva experiencia en la tracción 100% eléctrica. Esta vez con aspiraciones de larga distancia. Volvo ha puesto la primera piedra con su FH 42 Electric. Ahora será el mercado quien dicte su sentencia. ✎



Volvo FH Electric consigue la designación como Truck of the Year 2024

El camión eléctrico pesado de Volvo, el Volvo FH Electric, ha sido seleccionado como Truck of the Year 2024 por el rendimiento del camión eléctrico, su aceleración perfecta y su comportamiento silencioso y libre de vibraciones y emisiones. Roger Alm, presidente de Volvo Trucks, recibió el prestigioso premio anoche durante la ceremonia de entrega de premios en la Exposición de Transporte Solutrans en Lyon, Francia.

Esta es la cuarta vez que el modelo FH de Volvo ha sido nombrado Camión del Año. Volvo FH es uno de los modelos más exitosos de la industria, con



casi 1,4 millones de camiones vendidos en todo el mundo. En esta ocasión, el Volvo FH Electric puede operar

con un total de hasta 44 toneladas. La producción del Volvo FH Electric comenzó en 2022 en la fábrica de Volvo en Gotemburgo (Suecia), mientras que la producción en la fábrica de Gante (Bélgica) comenzó en 2023. Volvo Trucks fue el primer fabricante mundial en iniciar la producción en serie de camiones eléctricos ya en 2019, y hoy cuenta con una amplia gama eléctrica con un total de seis camiones eléctricos diseñados para hacerse cargo de una amplia variedad de tareas de transporte. Volvo Trucks lidera el mercado de camiones pesados en Europa, con una cuota de mercado del 49 %. ➤

Ford Trucks acelera el desarrollo de un camión eléctrico dentro del proyecto NextETRUCK



Ford Trucks acelera su proyecto NextETRUCK, en el marco del cual la marca del óvalo azul desarrollará un camión eléctrico de cero emisiones con alta capacidad de carga y un peso significativamente reducido. La participación activa de Ford Trucks en el proyecto NextETRUCK contribuye a ampliar su gama de vehículos con soluciones de transporte avanzadas, eficientes y sostenibles, incorporando los últimos avances en innovación e I+D en el campo de la tecnología de movilidad eléctrica. La Unión Europea apoya el proyecto NextETRUCK, inclui-

do dentro del programa Horizon Innovations Actions, bajo el paraguas del Pacto Verde Europeo. En el marco del proyecto NextETRUCK, que marcará la diferencia con su tecnología de chasis ligero, la plataforma de camión eléctrico ligero de 16 toneladas que construirá Ford Trucks se probará en condiciones reales durante seis meses, en los recorridos entre las fábricas de Ford Otosan, ofreciendo valiosa información para completar el plan de desarrollo. Ford Trucks examinará rigurosamente las tecnologías de chasis ligeros para mejorar la eficiencia del peso del camión eléctrico, así como el rendimiento general del vehículo.

El proyecto NextETRUCK se centra en la creación de un camión eléctrico que destaque por su peso reducido, gestión térmica avanzada y la integración del sistema de alerta acústica del vehículo (AVAS). Además, se pretende analizar en profundidad el uso de herramientas de arquitectura orientada a servicios (SOA) para mejorar las operaciones de las flotas, la gestión eficaz de la carga y los sistemas predictivos de rutas óptimas. El proyecto NextETRUCK también incluye cambios importantes como la actualización de la electrónica del vehículo, la creación de un innovador sistema de gestión térmica, el rediseño del chasis, nuevos soportes, mejoras de software y modificaciones de cabina. ➤

LOS DATOS SON EL NUEVO COMBUSTIBLE PARA LAS EMPRESAS CON FLOTAS

Hoy en día los datos de los vehículos pueden aportar un valor fundamental para las empresas de transporte. Datos como el consumo de combustible, la localización o el estilo de conducción se han convertido en una fuente de información imprescindible para mejorar la operatividad, reducir costes y aumentar la seguridad y la sostenibilidad. Se dice que los datos son el nuevo petróleo y es cierto. En la actualidad son los datos los que mueven los vehículos y los que permiten avanzar a las empresas con flotas.

Webfleet recoge y analiza esos datos para que las empresas puedan reducir los gastos en combustible, aumentar la eficiencia, cumplir con las normativas de transporte y mejorar la seguridad vial.

Gestión de vehículos: Webfleet realiza un seguimiento en tiempo real de la ubicación y función de los camiones y de los remolques. Proporciona datos avanzados del vehículo, como la localización, el consumo de combustible, el nivel de AdBlue, o las horas del motor.

Gestión de conductores: Webfleet elimina las tareas manuales que retrasan el trabajo de los conductores. Permite identificar fácilmente al conductor, recibir activamente notificaciones y planificar mejor las rutas. Además, supervisa el estilo de conducción, con el fin de potenciar una conducción más segura y eficiente.

Cumplimiento normativo: con Webfleet se pueden realizar informes sobre el cumplimiento de la normativa de tacógrafos y horas de conducción. También, ayuda a minimizar los costes y la carga de trabajo para el personal en carretera y en oficina.

Ahorro de costes: con los datos en tiempo real sobre el consumo de combustible y los hábitos de conducción, como el tiempo de inactividad y el uso del control de crucero, se pueden tomar medidas para reducir el coste total de propiedad y las emisiones de carbono.

Optimización del flujo de trabajo: ofrece las rutas más rápidas, evitando el tráfico, lo que permite completar más trabajos. Con Webfleet es posible acceder a toda la información sobre órdenes, conductores y vehículos.

Mayor seguridad: Webfleet da prioridad a la seguridad de las operaciones de flotas, con información sobre la posición exacta de vehículos y conductores, el rendimiento de la conducción, los tiempos de descanso y la mejor navegación. Además, cuenta con herramientas de vídeo telemática, inspecciones digitales del vehículo y alertas de mantenimiento, que ayudan a prevenir accidentes y proteger a los conductores de falsas reclamaciones.



SOLUCIONES ESPECÍFICAS PARA TRANSPORTE

Webfleet cuenta además con aplicaciones específicas para las empresas de transporte, como **Webfleet Tachograph Manager**, que permite la descarga de datos digitales de forma remota para facilitar el cumplimiento normativo; **WebfleetTachoShare**, que facilita la gestión de datos de tacógrafo mediante un módulo de descarga y archivo remoto; **Tiempos de Conducción Restantes**, con información en tiempo real sobre los tiempos restantes diarios y semanales de los conductores, los periodos y horas de descanso semanal, los indicadores de infracciones y las excepciones permitidas; **Seguimiento de Activos**, que permite supervisar los activos y los vehículos desde un mismo lugar; **TPMS**, para un control en tiempo real de la presión y temperatura de los neumáticos, y **WebfleetTrailer**, que proporciona toda la información más relevante sobre el estado de los remolques, como el estado de carga y el peso actual del eje para optimizar el uso.

Presenta la primera tractora Iveco totalmente eléctrica

Iveco presenta la renovación total de su gama de vehículos y motores para 2024



Iveco presentó a mediados de noviembre, en un evento internacional, la completa renovación de su gama de vehículos y de la oferta de servicios que cambia radicalmente el catálogo actual; denominado “Be The Change”, supone el acceso definitivo de la marca en la electrificación de sus vehículos pesados destinados a la larga distancia.

— Por **Alfredo Escolar**

La presentación internacional estuvo orientada a los clientes, concesionarios, socios y prensa internacional en un evento de lanzamiento celebrado en Barcelona, España, que, resultó una revelación de importantes cambios e innovaciones que se han frugado en los últimos cuatro años y que han supuesto una inversión global de 1.000 millones de euros.

Para la producción de la nueva gama de vehículos y servicios, Iveco ha desarrollado una oferta de productos multienergía y soluciones sostenibles para cada especialidad, además, ha

acelerado el desarrollo de su oferta de vehículos eléctricos y ha establecido un centro de fabricación específico en Ulm (Alemania), donde ya fabrica el primer camión pesado totalmente eléctrico de Iveco.

Luca Sra, presidente de la Unidad de Negocio de Camiones de Iveco Group, ha declarado: “Luchar por el cambio es un trabajo a tiempo completo al que hemos dedicado todos nuestros recursos en los últimos cuatro años. En 2019, iniciamos un nuevo viaje, impulsando una profunda evolución en Iveco manteniendo la mirada puesta en el cliente y adaptando nuestra oferta a

sus necesidades, a lo largo del ciclo de vida del vehículo y más allá”.

“Hemos trabajado de forma rápida e intensa y estamos especialmente agradecidos por la confianza que nuestros clientes han depositado en nosotros, por lo que hoy abrimos un nuevo capítulo en nuestra historia. Con el lanzamiento de la gama completa Model Year 2024, demostramos nuestra capacidad para avanzar sin miedo” señaló Luca Sra, presidente de la Unidad de Negocio de Camiones de Iveco Group, durante el lanzamiento.

RENOVACIÓN TOTAL. Iveco ha renovado toda su gama de productos de forma integral por primera vez en su historia y, como señalábamos, con una inversión de 1.000 millones de euros, la mayor jamás realizada. Para el desarrollo, se ha centrado en cuatro pilares: productividad empresarial, experiencia del conductor, sostenibilidad y conectividad.

Uno de los primeros vehículos renovados y presentados en Barcelona ha sido la Iveco Daily que, además de sus



La IVECO Daily se renueva por dentro y mejora en todas sus capacidades y servicios a los clientes.

Nueva gama IVECO



Los camiones Iveco Eurocargo ofrecen servicio desde la distribución urbana a las canteras con motor mejorado e interior novedoso.



Iveco renueva por completo su gama y se lanza a la electrificación de los vehículos pesados

opciones de motorización eléctrica, gasóleo o bio-GNC, añade una mejora de la ergonomía del interior de la cabina y un diseño completamente renovado con nueva tecnología de a bordo con pantallas de 10,25 pulgadas, sistemas ADAS, así como con nuevos servicios de conectividad o, como opción, una

nueva suspensión trasera de ballestas con rigidez progresiva comparable al de una suspensión de doble hoja. La siguiente familia renovada es la Eurocargo, que incorpora nuevos motores de GNC, siendo el único vehículo de 12 a 19 toneladas que ofrece gas natural en toda la gama. La nueva

transmisión automática de 8 velocidades fabricada por ZF promete mejoras el confort de conducción y la eficiencia de combustible hasta un 5%. También se ha renovado el panel de instrumentos, ahora totalmente digital y el sistema de infoentretenimiento, con gran variedad de funciones



“Estamos preparados para la electrificación, Europa no tanto”

▲ **Luca Sra**, presidente de la Unidad de Negocio de Camiones de Iveco Group, concedió una entrevista a la revista Todotransporte en la que nos comentó el retraso tanto de la marca Iveco como la del Continente en la generalización de los vehículos eléctricos pesados.

▲ **“Respecto** a por qué ha ocurrido esto la respuesta podría ser que no lo sé, porque conocemos el final propuesto para los motores de combustión y cómo puede afectar a las empresas por las sanciones. Conocemos las necesidades de instalaciones de recarga y teníamos que estar preparados para la transición. Pero ¿estamos todos preparados, lo está la UE, o los países miembros? Pues no y tenemos un gran problema en infraestructuras y capacidades técnicas en Europa”.

▲ **A pesar de ello** Luca Sra no duda de las capacidades de Iveco para responder al desafío. “A pesar del panorama, hemos emprendido el camino para estar preparados y ahora dominamos la tecnología. Pero es que, además no creemos que exista una única “bala de plata” para la descarbonización y por eso hacemos este tránsito con opciones como el gas licuado”.



La familia Way se estructura en torno a las versiones S y X y en ambas se centran en la mejora de la comodidad del conductor.



centradas en el conductor. Por último, los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS) protegen a los usuarios más vulnerables de la carretera y aumentan la seguridad a bordo y en carretera.

De forma novedosa, Iveco ha presentado la nueva familia Way; vehículos basados en sus modelos de éxito que introducen nuevas características avanzadas, mayor confort, el potente y eficiente nuevo motor xCursor 13, una aerodinámica mejorada y conducción predictiva GPS de última generación. A ello se añaden las nuevas características y servicios que se han desarrollado para mejorar la productividad y la vida del conductor a bordo.

La familia se estructura en torno a dos elementos, el S-Way y el X-Way, ambos con posibilidades

de equipar motores de gas natural con hasta 500 CV y 2.200 Nm. Nuevos interiores, instrumentación digital y pantallas de infoentretenimiento, suspensiones reforzadas y el nuevo bloque motor xCursor 13 de hasta 580 CV y 2.600 Nm.



La marca ofrece un ecosistema de servicios, gestión y explotación de flota para todos los clientes

Por último, se presentó el S-e Way que era al más esperado de todos al suponer la primera tractora de larga distancia propulsada por baterías, fabricada íntegramente por Iveco y que supone el complemento a la electro movilidad acompañando a la Iveco eDaily.

El S-e Way ofrece una autonomía de hasta 500 km y una capacidad de carga rápida de 350 kW, proporcionando una solución para trayectos regionales y una gran parte de las misiones que requieran un vehículo 4x2 articulado. Incluye, como lo hace la nueva eDaily, la nueva tecnología en la cabina que incorpora un cuadro de instrumentos completamente digital y un sistema de infoentretenimiento integrado tanto para el IVECO S-eWay.

Por último, además de la creación de un nuevo logotipo e imagen corporativa la compañía ha creado un nuevo sistema de servicios y opciones tecnológicas, además de otras ofertas destinadas a facilitar el cambio a los vehículos eléctricos mediante el aumento de la productividad, la reducción del coste total de propiedad y la maximización de la autonomía y la eficiencia energética del vehículo. Para ello ha hecho nacer GATE (Green & Advanced Transport Ecosystem), un modelo de negocio de pago todo incluido por uso, para el alquiler a largo plazo de vehículos comerciales “verdes” para acceder a la movilidad eléctrica. ✓

La entrada en la electrificación del transporte pesado de larga distancia, se ha hecho por la puerta grande con el Iveco S-eWay.



Ford Pro obtiene el premio International Van Of The Year

▲ Ford Pro ha conseguido alzarse con el prestigioso galardón International Van of the Year ("Furgoneta Internacional del Año", IVOTY, en sus siglas en inglés). El premio fue entregado durante una ceremonia especial celebrada en el Salón del Vehículo Comercial Solutrans en Lyon (Francia). Esta es la tercera vez que Ford Pro se hace con el premio IVOTY tras conseguirlo en 2013 y 2020.

Un jurado de expertos compuesto por 25 periodistas especializados en vehículos comerciales eligió la nueva Transit Custom de Ford Pro como la ganadora del International Van of the Year ("Furgoneta Internacional del Año") 2024. La nueva generación de la furgoneta de Ford Pro, salió a la venta en toda Europa a principios de este año, ofreciendo una amplia gama de variantes, e introduciendo funcionalidades y características digitales y orientadas al cliente, como un módem 5G para una conectividad ultrarrápida; actualizaciones de software para más de 30 módulos del vehículo; el sistema Asistente de Reparto, que puede ahorrar más de 20 segundos por parada; Alexa Built-in de fábrica; un volante inclinable y la opción de la versátil



carrocería MultiCab; y todo ello, para lograr potenciar aún más los estándares de productividad ya establecidos por sus predecesores.

La Ford Transit Custom fue la furgoneta de una tonelada más vendida de Europa el año pasado, así como el vehículo (en general) más vendido del Reino Unido en 2021 y 2022. El nuevo modelo se produce en la moderna planta de montaje de Ford Otosan en Yeniköy, Turquía. ✎

Toyota completa su gama de comerciales con la nueva Proace Max



▲ Toyota completa su gama de comerciales con la nueva Proace Max, que se suma a la familia Proace junto con las renovadas Proace y Proace City, como parte de un potente abanico de productos. Mientras tanto, el Hilux Mild Hybrid 48V ofrece una nueva opción electrificada del legendario pick-up de Toyota.

La Proace MAX es el vehículo de gran tamaño de la gama Toyota Professional, y está disponible en seis configuraciones, que abarcan dos batallas, tres longitudes y tres alturas distintas, para cubrir múltiples opciones de transporte de carga. En su versión más grande, la Proace Max Electric ofrece un volumen de carga de 17 m³.

Las operaciones de carga y descarga son muy sencillas, gracias a las puertas de gran tamaño y a su práctica abertura cuadrada, a poca distancia del suelo para facilitar el acceso. Por primera vez en un modelo Toyota, las puertas se abren 270 grados, lo que permite aprovechar al máximo el espacio para la carga y descarga y el acceso al habitáculo.

La tecnología eléctrica de batería ofrece el confort de circular sin emisiones con una práctica autonomía de hasta 420 km (WLTP). La plataforma de la Proace Max también da margen para conversiones, respetando siempre los altos niveles de calidad de Toyota. Estará disponible en múltiples configuraciones: chasis cabina, caja cerrada, volquete en una o tres direcciones o doble cabina, con dos filas de asientos. ✎



MERCEDES eCITAN

Una revolución eléctrica en el transporte comercial

En un mundo que está en constante evolución, la movilidad sostenible cada vez más se ha convertido en una prioridad. La transición hacia los vehículos eléctricos se acelera cada día más, y las furgonetas eléctricas desempeñan un papel fundamental en la reducción de emisiones y la eficiencia en las entregas y el transporte urbano. En esta edición hemos tenido la oportunidad de poner a prueba la furgoneta eléctrica de la Mercedes Citan.

— Por **Eusebio Albert**

▲ **La furgoneta de Mercedes 100% eléctrica,** combina diseño, tecnología y potencia para brindar una experiencia única en la carretera. Con su motor de propulsión sincrónica independiente, esta furgoneta eléctrica alcanza una potencia pico de 90 kW (122 cv) y un par máximo de 245 Nm, disponible desde el arranque, lo que se traduce en una velocidad máxima de 132 km/h. Gracias a este motor y a su cambio automático la eCitan tiene una gran aceleración y una elevada suavidad de marcha.

A DESTACAR

- › Diseño interior de alta calidad.
- › Confort en la conducción.
- › Tecnología avanzada.
- › Recarga rápida y versátil.
- › Diseño exterior elegante.
- › Conexión inalámbrica de smartphone.

MARGEN DE MEJORA

- › Potencia máxima.
- › Autonomía.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Tipo	Motor eléctrico
Potencia máxima KW/CV	90 kW/122 CV
Par máximo	245 Nm
Nivel de emisiones CO ₂	0
TRANSMISIÓN	
Caja de cambios	Caja de cambios automática
Nº de velocidades	1
Tracción	Delantera
DIRECCIÓN	
Tipo	Eléctrica asistida
Diámetro de giro	11,2
RUEDAS	
Tipo	Llantas de aleación de 16"
Neumáticos delanteros	205/60 R16 H
Neumáticos traseros	205/60 R16 H
BATERÍA	
Tipo	Ion-litio
Contenido energético neto	90 kW
10-80% DCFC (115 kW)	38 minutos
0-100% 230V 3x16A tres fases	8 horas (del 0 al 100%)
0-100% 230V 32A una fase	11,5 horas (del 0 al 100%)
Autonomía	280 Km
Velocidad máxima	Limitada a 132 Km/h
PESOS Y DIMENSIONES	
Masa máxima autorizada	2.900 kg
Peso en vacío	2485 kg
Largo	4.498 mm
Ancho	1.859 mm
Alto	1.838 mm
Distancia entre ejes	2.716 mm

Te permite personalizar tu experiencia de conducción con los programas de conducción Confort y ECO. En modo Confort, disfrutarás de una conducción suave y relajada, ideal para desplazamientos diarios o viajes largos. Si deseas maximizar la eficiencia y la autonomía, el modo ECO es la elección perfecta. Estos modos te permiten adaptar la furgoneta a tus necesidades y preferencias, brindándote el control total sobre tu viaje. Además, ofrece tres niveles de recuperación de energía (D- / D / D+) que te permiten optimizar el consumo de energía y la autonomía. Puedes aprovechar al máximo la energía generada durante la frenada y la desaceleración, lo que contribuye a una mayor eficiencia en tus desplazamientos. El sistema de baterías de iones de litio están situadas en la parte inferior de la carrocería por delante del eje trasero, donde también está protegida en caso de accidente, ofreciendo una capacidad útil de 44 kWh, que nos permite hacer entre 271-293 km, lo que la hace ideal para el transporte urbano y de reparto. Los tiempos de recarga son rápidos y flexibles, ya que se puede cargar con un cargador on-board de 11 kW o uno de 22 kW de corriente alterna, lo que permite recargar la batería en 4.5 u 2 horas, respectivamente. Además, en una estación de carga rápida con una potencia máxima de 75 kW, la eCitan puede cargar del 10% al 80% en tan solo 40 minutos.





El **diseño exterior** de la Mercedes eCitan mantiene fielmente la esencia de la nueva generación de la Citan, aunque con notables diferencias que reflejan su naturaleza eléctrica. La Mercedes eCitan Pro (la versión de prueba), resalta la armoniosa integración de elementos distintivos, las elegantes llantas de diseño de 40,6 cm (16 pulgadas) con 5 radios dobles (de longitud estándar), así como las manillas de las puertas y la cubierta de la barra de la puerta corredera, se presentan como elementos de sofisticación y cohesión estética, pudiendo elegir como opción los faros LED High Performance, además de ofrecer una excelente visión nocturna, aporta un carácter inconfundible al vehículo. Estos se integran de manera armónica con la icónica parrilla delantera, que incorpora con elegancia la estrella distintiva de la marca, hábilmente ocultando el puerto de carga de la batería.



La **eCitan ofrece** un diseño de alta calidad con un cuadro de instrumentos que incluye un medidor de potencia eléctrica y una pantalla táctil de 7" para el sistema de infotainment MBUX (Mercedes-Benz User Experience), se podrá disfrutar de la belleza y la inteligencia de un sistema multimedia digital, intuitivo, ampliable y de fácil manejo. Gracias a la distintas interfaces y la pantalla táctil de gran tamaño, ofrece múltiples funciones de comunicación e infoentretenimiento, desde la integración del smartphone con conexión inalámbrica, navegación y a la radio digital (DAB). La Mercedes eCitan está disponible en dos versiones de carga, el eCitan Pro furgón estándar y el eCitan Pro furgón larga.



Se puede pedir con dos opciones de piso, de madera o de plástico y revestimientos de interior.

La Mercedes eCitan cuenta con una serie de sistemas de seguridad en la conducción que están diseñados para brindar protección y asistencia al conductor en diversas situaciones. Estos sistemas trabajan juntos para mejorar la seguridad en la carretera y reducir el riesgo de colisiones. A continuación, se detallan algunos de los sistemas de seguridad clave en la eCitan: Control de Estabilidad Electrónico (ESP), control de Tracción (ASR), control de Velocidad de Crucero Adaptativo (ACC), asistente de Mantenimiento de Carril (LKA), detección de Fatiga del Conductor, asistente de Frenado Activos, airbags, monitoreo de Presión de Neumáticos.



La **eCitan Pro**, ofrece un volumen de hasta 2.9 m³, con una longitud de 3.05 metros en el compartimento de carga en la versión estándar y 3,41 metros en la versión larga. La altura del borde de carga, a 59 cm, facilita la carga y las puertas traseras pueden bloquearse en una posición de 90 y girar hacia un lado hasta 180 grados, puede solicitarse con una o dos puertas laterales. Además, la capacidad de remolque alcanza los 1.5 toneladas. Las medidas de la eCitan Pro furgón estándar son compactas pero versátiles, con 4,498 mm de largo, 1,832 mm de alto, 1,859 mm de ancho y una batalla de 2,716 mm y en su versión Pro furgón larga, con 4,922 mm de largo, 1,838 mm de alto, 1,859 mm de ancho y una batalla de 3.100 mm.





Una vez que te encuentras al volante de la Mercedes eCitan, te sumerges en una experiencia de conducción verdaderamente electrizante. La furgoneta eléctrica de Mercedes ha sido diseñada para brindar potencia, eficiencia y comodidad, y eso se nota desde el primer momento en que tomas el volante.

Ya sea que estés al volante de la versión Pro Furgón estándar o de la versión Pro Furgón larga, la eCitan te brinda la capacidad de carga que necesitas. Con un amplio volumen de carga y un diseño inteligente, esta furgoneta se adapta a tus necesidades de transporte, ya sea para entregar mercancías en la ciudad o realizar tareas de transporte en entornos urbanos.

CONCLUSIÓN

En resumen, la Mercedes eCitan no solo es una furgoneta eléctrica, es una experiencia electrificante en movimiento. Con potencia, eficiencia, comodidad y tecnología avanzada, esta furgoneta está lista para liderar el camino hacia un futuro de transporte sostenible y emocionante.

EQUIPAMIENTO

Interior

- Audio y comunicación
- Toma USB delantera
- Sistema multimedia MBUX con navegación y DAB
- Aire acondicionado
- Ventanillas eléctricas delante/detrás
- Dir. asistida variable con la velocidad
- Cierre centralizado %value{ teléfono móvil
- Ajuste telescópico de volante
- Espejos retrovisores eléctricos
- Control de crucero
- Sensor de lluvia

Exterior

- Sistema de entrada y arranque sin llave (SME)
- Ventana practicable en portón trasero
- Portón trasero
- Retrovisores exteriores calefactables
- Retrovisores exteriores plegables automáticamente
- Puerta lateral deslizante
- Sensor de luz
- Faros delanteros con apagado automático de luces
- Función de recordatorio apagado de luces
- Sensor de lluvia

Seguridad

- Sensor de lluvia
- Frenada autónoma de emergencia
- Alerta de cambio involuntario de carril
- Detección de peatones
- Número de airbags 7

Equipamiento opcional

- Audio y comunicación
- Navegador
- Control de aplicaciones
- Equipamiento
- Sensor aparcamiento trasero
- Retrovisores plegables eléctricamente
- Sensor aparcamiento delantero

Renovación completa de un exitoso vehículo de 40 años

Renault desvela su nueva Master, con triple oferta energética

El grupo Renault ha presentado, durante el Salón Solutrans, la nueva furgoneta Master que se renueva por completo en el interior y exterior, ofrece tres tipos de mecánicas y alcanza la cuarta generación tras más de cuarenta años de historia y una comercialización en 50 países.

— Por **Alfredo Escolar**



Desde su nacimiento en 1980, se han vendido más de tres millones de unidades de Renault Master. Esto representa una historia de más de 40 años para las tres primeras generaciones y un éxito significativo con una posición histórica como líder del mercado europeo y español en su categoría. Renault Master se comercializa en más de 50 países y se incorporó al mercado sudamericano en 1990.

El diseño exterior de Nuevo Renault Master ofrece un estilo de fuerte personalidad, distintivo y moderno, pero que refleja robustez y seguridad. Su

enorme frontal contribuye a ofrecer esta imagen que recuerda al mundo de los vehículos pesados. Incorpora la nueva logo de Renault y la firma luminosa en forma de C con faros full LED de grandes dimensiones que rodean la calandra. Esta se destaca por una pieza en forma de U de color negro granulado o del color de la carrocería y se ofrecen de serie 7 colores de carrocería y más de 300 tonos especiales.

La parte trasera, con un tamaño optimizado para mejorar la aerodinámica, está diseñada para ofrecer mejores dimensiones de entrada trasera y volumen útil. El recorte de la luna trasera recoge los códigos típicos de Master

con su luna asimétrica, mientras que las luces traseras muestran una firma luminosa específica en forma de C, como en la parte delantera.

Los paneles laterales fabricados en una sola pieza son visualmente más sólidos -especialmente en las versiones más largas- y están fabricados para ser más rígidos y evitar cualquier deformación. La eficacia aerodinámica ha sido mejorada y su coeficiente de resistencia aerodinámica SCx ha mejorado un 20%.

INTERIOR PARA HACER KILÓMETROS.

La nueva Renault Master ofrece un interior similar al de los turismos de la gama, con un salpicadero en forma de



Tecnología al servicio del transporte

► **Además** de un nuevo sistema de frenado dinámico asistido y la incorporación de hasta 20 ayudas a la conducción o ADA, que elevan el nivel de seguridad en cualquier situación, con o sin carga, Renault también ha presentado un sistema de recarga para los vehículos eléctricos que permite, tanto dar energía a herramientas externas, como conectarse a una red en la que ofrecer su propia energía con cables bidireccionales.

► **La tecnología embarcada**, visible a través de una pantalla multimedia de 10 pulgadas incluye un asistente Google y acceso a varias aplicaciones nativas, y servicios en línea. Además, se ha presentado el sistema Mobilize un entorno de servicios conectados destinados a optimizar costes y controlar vehículos y flota, así como programar diferentes funciones del vehículo.



S, orientado hacia el conductor, ayuda a aumentar el espacio en el habitáculo. Recurre a materiales de calidad y a una pantalla de 10 pulgadas, de serie en toda la gama, de infoentretenimiento. El volante, procedente de la gama de turismos, es ahora más vertical y regulable en altura y profundidad,

permitiendo a cada uno encontrar la mejor posición de conducción. En las versiones automáticas la palanca selectora se sitúa ahora en el volante para un mayor confort y seguridad. El volumen interior de almacenamiento alcanza los 135 litros, lo que supone el aumento del 25% respecto a la

versión actualmente en el mercado. El espacio se distribuye en los múltiples espacios de almacenamiento del salpicadero, en los portavasos laterales, en el cajón corredizo de la guantera, en el compartimiento superior y en cada uno de los dos niveles de almacenamiento de las puertas.





La nueva Renault Master, completamente renovada, ofrece hasta 170 CV con motor Blue dCi; y hasta 140 CV en eléctrico y 410 km de autonomía

Nuevo Renault Master también mantiene aciertos como el respaldo del asiento central para formar una mesa de trabajo una vez plegado y el asiento se levanta para dar acceso a un espacio de almacenamiento para un portátil. Varias tomas USB-C proporcionan energía a dispositivos electrónicos y los detalles están pensado para un uso diario intensivo como, por ejemplo, los laterales exteriores de los asientos, más resistentes, que facilitan la

entrada y salida y mantienen su apariencia en el tiempo.

PLATAFORMA MULTIENERGÍA. La Nueva Renault Master incluye un amplio catálogo de motorizaciones y, aunque no disponibles todavía, también se prepara para las mecánicas y energías que ya se están desarrollando.

Las mecánicas Diésel Blue dCi, están defendidas por cuatro variantes de la

con potencias de 105, 130, 150 y 170 CV. Ofrecen importantes reducciones de consumo (-1,5 l/100 km de media), así como de emisiones de CO₂ (-39 g/km), lo que les permite mantenerse por debajo de los 200 g/km. De la transmisión se encarga una caja de cambios manual o a una nueva caja de cambios automática de convertidor de par de 9 velocidades especialmente eficiente.

El motor se trata del ya conocido E-Tech 100% que ofrecen dos motores de 96 o 105 kW. Ambos desarrollan 300 Nm de par y es posible elegir una batería con una capacidad de 40 kWh (180 km de autonomía WLTP) o 87 kWh (más de 410 km de autonomía WLTP). De esta forma, se alcanza una carga útil de 1.625 kg con permiso B, una autonomía de hasta más de 410 km WLTP y una capacidad de remolcado de 2,5 toneladas. El consumo se mantiene moderado, con un valor WLTP de 21 kWh/100 km para la versión equipada con la batería de 87 kWh gracias al sistema de gestión térmica. La carga rápida de 130 kW en corriente continua permite recuperar 229 km de autonomía en 30 minutos. En casa, la carga del 10 al 100 % se puede realizar en menos de cuatro horas con cargador de 22 kW en corriente alterna. Por último, ya se está finalizando la versión de motorización de pila de combustible de hidrógeno que se lanzará en los próximos años. ➤

COMPONENTES Y SERVICIOS

Aplicados al vehículo industrial

ESPECIAL

78 SEGUROS PARA EL TRANSPORTE

La situación económica
complica el desarrollo
del sector del seguro



82. **Congreso Lextransport.** Amor por el trabajo bien hecho, pasión y profesionalidad marcan la trayectoria de Lextransport

84 | **Actualidad** Industria Auxiliar

86 | **Actualidad** Quinta Rueda

SEGUROS PARA EL TRANSPORTE

La situación económica complica el desarrollo del sector del seguro

El sector asegurador español está atravesando una época complicada, marcada por la situación inflacionista, que ha provocado un incremento de los baremos indemnizatorios y del coste de modulo sectorial al alza, lo que ha conllevado un incremento de las pólizas que no parece tener fin. En cuanto a los seguros para el sector del transporte, son una de las actividades más complejas dentro del sector del seguro, ya que debe sumarse tanto el seguro del vehículo utilizado como el de la carga que transporta.



El año 2022 fue un año complicado para el sector asegurador, en casi cualquiera de los segmentos de los que comercializan las compañías aseguradoras. Las capacidades que asumen las compañías cada vez son menores y acuden en mayor medida a reasegurar sus propuestas y son estos reaseguradores los que marcan las normas de cumplimiento para poder acceder a completar la operación.

En cuanto al año en curso, 2023, tampoco ha sido un camino de rosas en términos aseguradores. El aumento del baremo indemnizatorio y del coste de modulo sectorial al alza han determinado una subida global en las pólizas

de autos que no ha hecho más que empezar. El resto de los segmentos han visto como la inflación y el aumento de los costes de las materias primas y materiales han perjudicado su cuenta de resultados, teniendo que tomar medidas de incremento de primas en las nuevas operaciones y revisión de las anteriores a vencimiento. Según los datos de Unespa, los ingresos por primas de las aseguradoras se

situaron en 57.273 millones de euros a cierre de septiembre de 2023, último mes del que se tienen datos registrados. De la facturación lograda a lo largo de los primeros nueve meses del ejercicio, 32.162 millones correspondieron al ramo de no vida y los 25.112 millones restantes, al de vida, según muestran los datos provisionales recabados por Investigación Cooperativa de Entidades Aseguradoras (ICEA).

“El 2024 será un año para que las empresas que gestionen bien verán que sus resultados en el mundo asegurador son mejores”



Todas las grandes líneas de negocio mostraron un sólido dinamismo, si bien destacan el ramo de ahorro, las coberturas para empresas y los seguros de salud.

La facturación del ramo de no vida fue positiva en todas sus modalidades, al anotarse un repunte interanual del 6,52% si se compara con los primeros nueve meses de 2022. Las pólizas empresariales, englobadas en la categoría "resto no vida", sumaron 7.910 millones de euros y aumentaron un 6,98% en los últimos 12 meses. Los seguros de salud crecieron de un año para otro un 6,93% y aportaron 8.457 millones. Los seguros de multirriesgo subieron un 6,36% en términos interanuales, hasta los 6.777 millones, mientras los seguros del automóvil generaron 9.017 millones de euros en los nueve primeros meses del año, un 5,86% más que un año antes.

En cuanto a posibles novedades, el marco conceptual de las compañías de seguros dedicadas al transporte sigue siendo el mismo, con la salvedad de la

El aumento del baremo indemnizatorio y del coste de modulo sectorial al alza han determinado una subida global en las pólizas de autos en 2023

mala estiba. Por otro lado, las cuantías en caso de pólizas de daños deben ser revisadas, cada vez vale más las mercancías que transportan los clientes transportistas de este tipo de seguros y es un dato a tener en cuenta. En cuanto al futuro a corto plazo, el año 2024 debería convertirse en un

periodo de saneamiento de carteras y de entrada en cifras rentables en los diferentes segmentos aseguradores. Según los responsables de RSC Seguros, el 2024 "será un año para que las empresas que gestionen bien verán que sus resultados en el mundo asegurador son mejores".

Seguros para el transporte

El transporte en sí es una actividad muy especial. Utilizan vehículos que cuestan mucho dinero y que obligatoriamente hay que asegurar su circulación. Es el único seguro Obligatorio junto con el de incendio en los hogares. A partir de ahí cada empresa o autónomo tiene que valorar si su capacidad económica puede hacer frente al pago de cualquier contingencia que ocurra. Según algunos actores presentes en este mercado, Mercancías y

Parque móvil

- ▲ **El número** de vehículos asegurados en España se situó en 33.357.025 unidades a cierre del tercer trimestre de 2023, lo que supone un incremento interanual del 1,44%, según los datos proporcionados por Unespa (Asociación empresarial del Seguro). Este dato corresponde a la media de los meses de julio, agosto y septiembre, y proviene del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA).
- ▲ **En números absolutos**, el promedio de vehículos en circulación por las calles y carreteras del país aumentó en 472.148 unidades respecto al mismo periodo del año anterior. En términos intertrimestrales, el incremento es del 0,38%, lo que supone 125.788 unidades más que en la media del segundo trimestre del año.
- ▲ **Estos datos** muestran que la tasa de crecimiento interanual del parque automovilístico asegurado se mantiene en línea con la presentada tres meses antes, aunque todavía está por debajo de los niveles prepandémicos, que solían situarse en el entorno del 1,8%. En cuanto a la evolución intertrimestral, cabe destacar que se trata del sexto trimestre consecutivo al alza, si bien la subida es más modesta que la presentada tres meses antes.
- ▲ **En el tercer trimestre** del año se han producido 2.754.495 altas de vehículos y 2.774.582 bajas. Esto supone un saldo negativo entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 20.087 unidades de todas las categorías (coches, motos, furgonetas, camiones, autobuses...).

Nuevas propulsiones

▲ **Parece que por el momento** el proceso de descarbonización en el que está sumido el sector del automóvil no afecta en gran medida al sector del automóvil, aunque los nuevos vehículos que incorporan energías alternativas terminarán por incidir también en los seguros de vehículos, dada la diferencia de composición de las piezas que lo forman. Por el momento, tal como nos comentan desde RSC Seguros, “En el tema de circulación, el seguro sigue siendo obligatorio para todos independientemente del combustible que utilicen. Habrá que ver si las garantías accesorias como asistencia en viaje o los daños a los vehículos cumplen con la expectativa, de momento no observo gran preocupación en el tema por parte de las compañías”.



Responsabilidad Civil deberían ser de obligatoria contratación, aunque actualmente no lo son. Con el seguro de Mercancías se garantiza algo que no es tuyo, pero del que los transportistas son responsables y en Responsabilidad Civil hay garantías que afectan a las personas a cargo de la empresa flotista o complementan un siniestro de circulación como puede ser la Responsabilidad Civil de la carga, que no es cuestión banal en caso de siniestro y que puede afectar la viabilidad de una empresa o incluso la personal de sus dirigentes o responsables.

Evidentemente, los seguros para el transporte deben ser un traje a medida que debe de cumplir con lo que las empresas realizan como actividad habitual. Esto además condiciona la prima resultante. Cada empresa es un mundo, por tanto, lo que a uno le vale no tiene por qué serle útil al de enfrente. En circulación, el ámbito y la antigüedad de los vehículos condicionan la suscripción, y depende además de lo que necesite cada empresa. En mercancías pasa un poco lo mismo, depende de lo que se transporte y de qué rol ocupes en la cadena de transporte, habrá que

asegurar de una manera u otra. El más sencillo siempre es el convenio o seguro de los trabajadores, únicamente con cumplir lo que dice el convenio al que estén adheridos sería suficiente.

En cuanto a los autónomos, deben de cubrir la mayoría de los riesgos de la misma manera que una empresa o flota. No por ser autónomo, va a estar excluido de pagar un siniestro de mercancías, por ejemplo. Hay que cumplir lo que dice la ley y prevenir en consecuencia. El autónomo debe de pensar un poco más allá que la empresa, al final, el vehículo, las mercancías, la

Las cuantías en caso de pólizas de daños deben ser revisadas, dado que cada vez valen más las mercancías que transportan los clientes transportistas

asistencia, RC etc... es una parte de su negocio, pero la más importante y que generalmente se olvida es asegurarse él mismo con su actividad. Si causa baja por enfermedad o accidente, tiene que garantizar su sustento personal, y para eso hay formulas aseguradoras que lo dejan perfectamente arreglado.

Las coberturas dependerán de la necesidad que tenga cada empresa o autónomo, todo se puede asegurar o adecuar según las necesidades siempre que sea lícito el fin. El servicio que prestan las compañías debería ser un elemento de elección a la hora de suscribir un seguro u otro. 24/7 lo cumplen todas en caso de siniestro de asistencia en viaje, no así en un siniestro de transporte. Mandar un comisario de averías en un plazo razonable es una cuestión vital de cara a la imagen como transportista frente al cliente si se produce un siniestro.

En cuanto a los tipos de seguros, algunas compañías generalistas hacen una apuesta fuerte por el ramo de transporte, aunque las garantías suelen ser “poco modificables” teniendo que aceptar el tomador lo que le proponen. El problema a la hora de suscribir es la

actividad que queremos cubrir dentro del transporte, si hay alguna garantía que quiera cubrir mercancía refrigerada, el listado de compañías desciende exponencialmente.

Las compañías especialistas, suelen dar soluciones aseguradoras más específicas con mejores coberturas y a unas primas adecuadas siempre que los criterios de suscripción entren en sus parámetros. Las compañías no sólo miran ya tu índice de siniestralidad, te valoran previamente el scoring financiero haciendo un símil a la banca, pero que determina si te dan propuesta o no. Es muy importante que las empresas tengan sus cuentas saneadas, la cuenta de resultados también condiciona la suscripción.

En cuanto a los tipos de seguros los más habituales por los que puede optar un transportista, además de los propios del vehículo, son los que enumeramos a continuación, porque no sólo es necesario un seguro del vehículo, sino que la carga también es parte importante en el transporte.

Seguro de responsabilidades: LOTT, LCTTM y CMR. Dentro de este grupo se distinguen dos grupos: el transporte internacional y el transporte nacional. Contratándolo se asegura la mercancía hasta cierta cantidad de dinero, pero el transportista no se responsabiliza de los daños si no ha sido el causante del daño. ✓



La oferta de RSC Seguros

▲ **RSC seguros** dispone de una oferta según la cual pueden asegurar cualquier riesgo al que esté sometida una empresa de transporte, en cualquiera de sus modalidades. Elaboran programas específicos de asistencia en viaje, de circulación y cobertura de los daños a los vehículos tanto como daño propio o como pérdida total de los mismos incluso pactando el valor de los mismos en póliza, retiradas de Carnet obligatorias y voluntarias, excesos de coberturas de pólizas principales de asistencia, pólizas de transporte en cualquier modalidad, tanto marítimo terrestre ó aéreo etc...En la parte de consultoría, asesoran en la creación de fondos de reparaciones para colectivos o empresas, un tema muy interesante y que genera mucho beneficio a las empresas que lo implantan. Además acompañan a sus clientes en todo el proceso de vida de una póliza, tanto en la contratación como a la hora del siniestro. Su cliente no tiene que tratar nada con la compañía, lo hacemos todo ellos incluso en fin de semana y festivo. "Somos el claro ejemplo de servicio por nuestro asegurado", explican desde RSC.

TÚ DISFRUTA.
NOSOTROS TE PROTEGEMOS.

**Sabemos
cómo ayudarte**



ESPECIALISTAS EN
PROGRAMAS DE SEGUROS A MEDIDA
PARA EMPRESAS DE
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

RSC

CORREDURÍA DE SEGUROS

#E2KBROKERNET
Red Nacional de Corredores de Seguros

www.rscseguros.com

976 60 00 41



Congreso Internacional de Lextransport

Amor por el trabajo bien hecho, pasión y profesionalidad marcan la trayectoria de Lextransport

Bajo el lema “Better Together” (Mejor Juntos), la empresa especializada en la prestación de servicios integrales al sector del Transporte de Mercancías y Viajeros por carretera, Lextransport, celebró el pasado día 23 de noviembre su Congreso Internacional, el primero fuera de nuestras fronteras, al abrigo de un confortable resort cerca de la capital lusa, en el que participaron una buena parte de la plantilla perteneciente al conglomerado de empresas que forman Lextransport.

La Consultora especializada en la prestación de servicios de asesoramiento y asistencia en carretera, dirigidos a profesionales y empresa que realizan la actividad de transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros, como actividad principal o auxiliar, reunió a los profesionales que forman la plantilla de sus departamentos y empresas asociadas en Lisboa con el objetivo, al igual que el pasado año en Valencia, de potenciar su cultura de empresa, favorecer los intercambios de información, poner en común los logros alcanzados, así como los objetivos futuros.

La jornada comenzó con una breve intervención de J. Néstor Val, CEO de Lextransport, que agradeció la participación de los asistentes en Lisboa y recordó a aquellos que se mantuvieron de guardia en su puesto de trabajo durante el Congreso para dar continuidad a la labor diaria de la compañía, para seguidamente hacer un rápido repaso a los 20 años de trayectoria de Lextransport, en los que han conseguido principalmente reunir un gran equipo que con el paso de los años se ha convertido en una gran familia, y una eficaz máquina con la que afrontar nuevos proyectos con los que satisfacer las nuevas y crecientes necesidades de



asesoría y formación de los clientes de Lextransport, poniendo como ejemplo el exitoso Postgrado de Transporte de Mercancías por Carretera, gracias al acuerdo alcanzado con la Universidad de Valladolid, que ya ha comenzado su segunda edición y que tendrá su continuidad en el Postgrado de Transporte de Viajeros.

Tras una escueta intervención de Alexandre Mota, Iberian director en The Fuel Company, empresa colaboradora y partner de Lextransport en Portugal, tomó la palabra uno de los pilares de la compañía según J. Néstor Val: Lorena Jiménez, Gerente de Valleón Abogados, que subió al estrado para



Easy Vat y HIQI

explicar a los asistentes las repercusiones que tiene la Responsabilidad Social Corporativa de Lextransport (disponible en www.lextransport.com/rsc) en todos los actos que cualquiera de los componentes de la plantilla tiene frente a sus clientes, y del arduo camino que han tenido que afrontar durante toda la trayectoria de la compañía para consolidar su imagen de profesionalidad, así como del compromiso diario que deben adoptar todos sus integrantes para mantener la RSC.

Seguidamente, Lorena Jiménez explicó los logros de Valleón Abogados durante 2023, especialmente en las áreas contencioso-administrativas y laboral, donde ha registrado un crecimiento notable, y explicó el nuevo proyecto de Valleón Conseil, una nueva marca en colaboración con el despacho francés especializado en servicios a nivel internacional y junto a una gran red internacional de abogados. Con este nuevo proyecto se aumentan los servicios de Valleón Abogados más allá de nuestras fronteras, como la recuperación del IVA en Europa o la recuperación del gasóleo profesional.

Seguidamente tomó la palabra José Martínez, Gerente Gestoría Vallezo, que afirmó que, dada su trayectoria y sus logros, aún tiene un gran camino que recorrer para expandir sus servicios por todas las Comunidades españolas, apoyados en la digitalización a través de la cual se pueden ofrecer servicios de gestoría en cualquier punto de la Península.

El momento estelar del Congreso lo protagonizó David Lozano, Director de formación en Lextransport, junto a Javier Fernández, que explicaron la creación y el desarrollo del último gran éxito de la compañía, el Postgrado de Transporte de Mercancías por Carretera con la Universidad de Valladolid, un proyecto que se viene desarrollando

desde hace cuatro años y cuya primera edición ha tenido una acogida tan mayoritaria que ha sorprendido incluso a sus desarrolladores, obligando a anunciar una segunda edición en este año 2023. Asimismo, Lozano también explicó que el resto de las áreas de Lexeduca también marchan viento en popa, ofreciendo cada año un mayor número de cursos e impartiendo cada vez más lejos. Su labor se ve avalada con la renovación de sus sellos de calidad de las ISO 9001:2015, en cuanto a requisitos de gestión, y la obtención, este año, del certificado de la ISO 27001:2023, cumpliendo así los requisitos para la implementación, mantenimiento y mejora continua de un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información. La jornada de mañana se cerró con la ponencia impartida por Luis Miguel Álvarez, Director de plataformas digitales, que explicó a los asistentes los cam-

- ▲ **La jornada** de tarde del Congreso de Lisboa corrió a cargo de Salvador Lourenço, socio de HIQI y responsable informático, y Alexandre Mota, Iberian director en The Fuel Company, con una ponencia sobre Easy Vat, su empresa especializada en la devolución de IVA para el sector del transporte en Europa. También estuvo dedicada a la presentación de la nueva aplicación llamada HIQI, que permite facilitar los cálculos de gasto de gasolina para el conductor, pudiendo pagar directamente con la aplicación y posteriormente pasar el móvil por un receptor en la propia gasolinera. De esta manera, según se comentó, todos los datos de repostaje quedan guardados.
- ▲ **La siguiente** parte fue para Luis Miguel Álvarez, Director de plataformas digitales, que describió la herramienta fich@, para el registro de jornada, y su actualización que le permitirá funcionar también en Portugal. Una herramienta especializada en transporte que gracias a su uso intuitivo se puede usar en cualquier empresa independientemente del sector y número de trabajadores.
- ▲ **J. Néstor Val** fue el encargado de poner el punto final al Primer Congreso Internacional de Lextransport, agradeciendo la presencia de todos los asistentes, valorando el trabajo realizado por los mismos y brindando por un 2024 que mantenga el rumbo ascendente que acompaña a la empresa desde sus inicios.

bios que ha traído el nuevo tacógrafo inteligente 2.0 a la aplicación Opentach Smart Analysis, especialmente en el menú de descargas, así como las novedades de la plataforma marketplace-Meetpointconnect, que ofrece ahora un universo de servicios para los clientes mucho mayor, entre los que destacan el Informe LaboralExpress, el Legal Space para obtener citas de consulta legal o la aplicación Mydrivers para los desplazamientos por Europa. Como broche de esta primera parte del congreso, J. Néstor Val habló de los casos de éxito tanto de Lextransport como de Valleón Abogados, mostrando las noticias en medios digitales y escritos en los que se hacía referencia a logros conseguidos que se traducen en juicios ganados, nuevas herramientas y servicios, mejora de procesos, afianzamiento en el mercado y presencia digital de la empresa. ♦



Jost gana el I-nnovation Awards 2023 de Solutrans por su sistema KKS de enganche



▲ Durante la Feria Solutrans, la Federación Francesa de Carrocería, FFC, ha reconocido el dinamismo y la vitalidad y la innovación de Jost por su nuevo sistema de enganche de semirremolque KKS.

El premio refleja los proyectos innovadores de carroceros, equipos proveedores o proveedores de soluciones digitales, cuyo objetivo sea impulsar el cambio en el sector. Y Jost obtuvo el galardón I-nnovation Awards 2023, en su primera categoría con su futuro-Sistema KKS orientado en la categoría Proveedores de Equipos.

El KKS de Jost es un remolque teledirigido

que representa una solución de enganche que automatiza todo el proceso de acoplamiento y desacoplamiento, incluyendo aire, eléctrico, y frenos. El KKS de Jost combina eficiencia, comodidad y seguridad en la carretera y para los conductores. Además, les permite acoplar y desacoplar semirremolques mediante mando a distancia sin salir de la cabina del conductor, de forma automática, segura y rápida. El conductor es guiado durante todo el proceso de acoplamiento mediante un sensor que proporciona información en vivo en el control remoto KKS durante cada paso del proceso. ➤

Andamur obtiene el Premio Herentia a la Empresa Familiar del año



▲ Andamur se ha alzado con el Premio Herentia a la Empresa Familiar del año, otorgados por la Asociación Murciana de la Empresa Familiar (Amefmur), por su capacidad de innovación, crecimiento a lo largo de sus 36 años de historia, así como por su compromiso con la responsabilidad social y la sostenibilidad ambiental.

El acto de entrega de dicho reconocimiento tuvo lugar durante el transcurso de la XXVI edición de la Gala Premios Herentia celebrada en la Finca Buenavista (Murcia) y que ha contó con la asistencia de más de 350 personalidades del ámbito político y social. El presidente de Andamur, Juan Carlos López Sánchez, recogió el premio de manos de

Fernando López Miras, presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y Jose María Tortosa, presidente de Amefmur.

Durante su discurso, Juan Carlos López expresó su agradecimiento por el premio recibido a la Asociación Murciana de la Empresa Familiar, Amefmur, así como un reconocimiento especial a sus padres Maria Dolores y Fulgencio, fundadores de Andamur y al resto de su familia. A todos los integrantes del equipo Andamur y en especial a su Comité de Dirección, y como no a todos los clientes que llevan desde 1987 acompañándolos en el camino. Durante el discurso resaltó los principales hitos de la empresa en sus 36 años de historia. ➤

POSTGRADO UNIVERSITARIO

DIRECCIÓN DE OPERACIONES, GESTIÓN DE FLOTAS Y PLANIFICACIÓN DE RUTAS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

INSCRIPCIONES
HASTA EL
10 NOVIEMBRE 2023



Online



8 ECTS.



4 meses



10/11/23

86 horas de formación
presencial en aula virtual

10 masterclass

14 horas de
teleformación

SEGUNDA
EDICIÓN
2023

BONIFICABLE POR
FUNDAE

El Postgrado para el sector del transporte
por carretera con Titulación Universitaria



Blascotrans adquiere 35 semirremolques de lona de Schmitz Cargobull

Blascotrans, empresa de transporte de mercancías con base en Aragón, ha adquirido 35 semirremolques de lona S.CS Schmitz Cargobull. La inversión en esta flota de semirremolques de última generación fortalecerá su capacidad de transporte de bobinas de papel y productos de alimentación, permitiéndoles satisfacer las crecientes demandas de sus clientes. Los nuevos semirremolques de lona S.CS de Schmitz Cargobull destacan por su carrocería versátil, chasis embulonado, y la durabilidad con una garantía anticorrosiva de 10 años sobre piezas galvanizadas. Además, estos semirremolques están equipados con tecnología de vanguardia, incluyendo telemática avanzada con el sensor de acoplamiento TrailerConnect®, sistema de control de presión de neumáticos, monitoreo del estado del vehículo y alarma. También cuentan con la



actualización de la unidad de control TrailerConnect®CTU3, lo que garantiza un seguimiento preciso y en tiempo real de la flota.

No es la primera vez que Blascotrans se asocia con Schmitz Cargobull. Desde que la empresa aragonesa ini-

ció sus operaciones, ha confiado en la calidad de los vehículos de Schmitz Cargobull, adquiriendo más de 192 semirremolques de lona S.CS y 20 semirremolques frigoríficos S.KO del fabricante alemán han transitado por las instalaciones de Blascotrans. ✓

Kögel Telematics convence al jurado en el Premio Alemán de Telemática 2024

Kögel Telematics obtuvo el segundo puesto en la categoría "Trailer/Swap Body Technology" del Premio Alemán de Telemática 2024. Según la votación del jurado de expertos, esto convierte a Kögel Telematics en uno de los mejores sistemas telemáticos para vehículos remolcados. En la categoría "Tecnología de remolques/cajas intercambiables" del Premio Alemán de Telemática 2024 la competición fue reñida. Kögel Telematics se llevó la medalla de



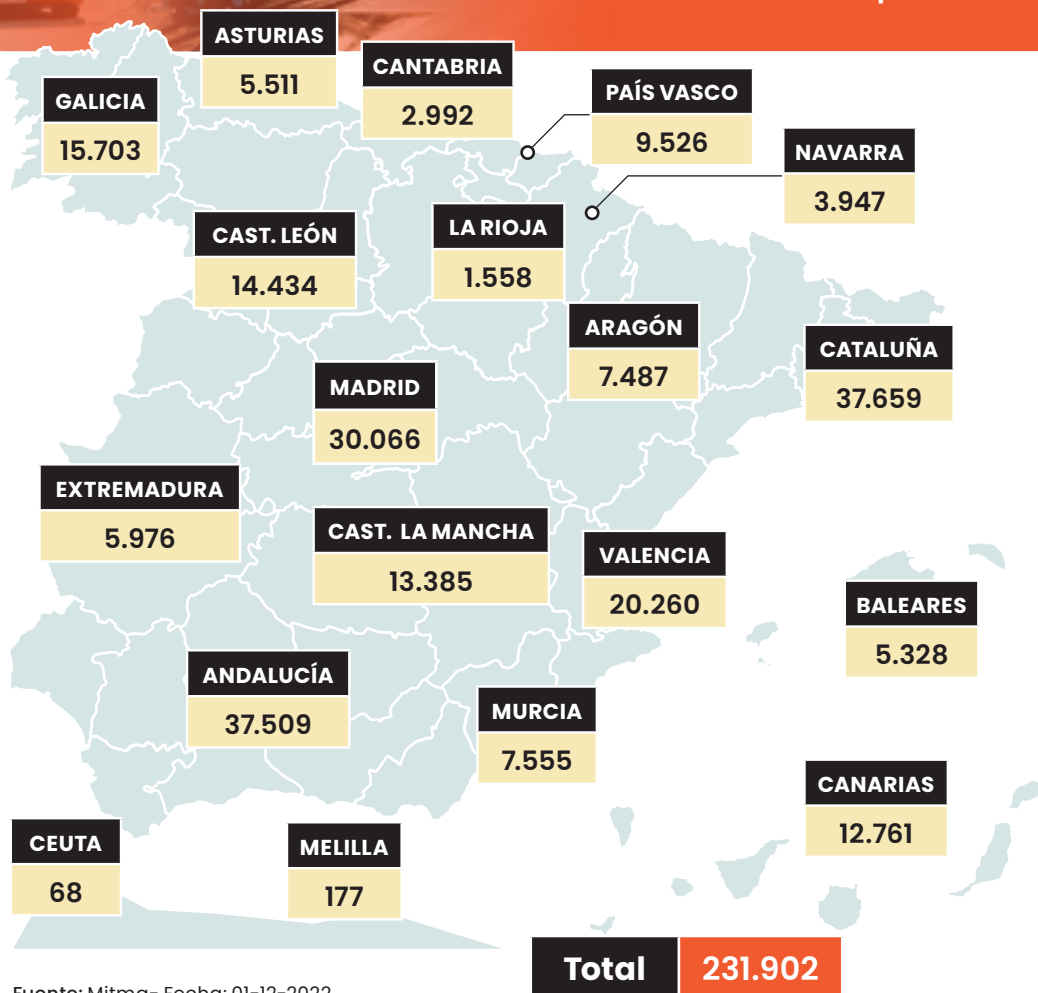
plata tras perder por poco el primer puesto. El sistema telemático propio de Kögel se adapta especialmente a las necesidades de los remolques Kögel. Capta los datos relevantes del tráiler en tiempo real y los muestra en el portal de Kögel. Gracias a las interfaces abiertas es posible integrar datos de Kögel Telematics también en portales de terceros. A través de las aplicaciones Kögel Telematics se puede acceder a todos los datos desde teléfonos inteligentes Android. Los contratos adaptados al uso específico del remolque por un precio fijo mensual completan el servicio.

Utilizando funciones analíticas e informes de estado, el sistema telemático del remolque ayuda a lograr una alta eficiencia de transporte y garantizar el estado óptimo del remolque. Kögel Telematics también sirve como base para los contratos de servicio completo de Kögel. Estos paquetes completos y sin preocupaciones están disponibles a precios mensuales asequibles para todos los remolques Kögel nuevos y ofrecen a los clientes una seguridad de alto coste durante la vida útil de su remolque Kögel. ✓



EMPRESAS TRANSPORTISTAS Y OPERADORES LOGÍSTICOS

Distribución por Comunidad Autónoma



Fuente: Mitma- Fecha: 01-12-2022

PATROCINAN



Análisis autonómico del transporte por Carretera en España

✦ Por Redacción Todotransporte

El tejido empresarial español dedicado al sector del transporte de mercancías está formado, según los datos del Mitma en diciembre de 2022 por 231.902 empresas, de las cuales tan sólo 231 superan los 60 vehículos, según datos aportados por Fenadismer, lo que deja un mapa empresarial formado principalmente por medianas y pequeñas empresas de transporte que se reparten por todas las Comunidades Autónomas.

En el presente Informe, intentamos analizar la situación de estas empresas y su reparto en las 17 Comunidades Autónomas que forman el territorio español. Como es imposible analizar

un número tan elevado de empresas, lo hemos elaborado en base a un ranking que contempla las principales 20 empresas de cada Comunidad Autónoma (salvo las de las islas Baleares y Canarias, que debido a sus similitudes hemos unido para facilitar el análisis y la lectura). Se muestran los datos de facturación, resultado del ejercicio y activo facilitado por el Registro Mercantil a fecha de noviembre de 2023, y que contemplan los datos de los ejercicios de 2020 y 2021 por comunidades, y aquellos del 2022 que ya están disponibles en el Registro y que serán actualizados en posteriores informes. ✦

	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	COMPañÍA LOGÍSTICA ACOTRAL, S.A.	Málaga	310.973	287.483	
2	GRUPO TRANSONUBA, S.L.	Huelva	113.266	105.623	
3	ISABEL ALONSO ALONSO, S.L.	Almería	96.369	84.614	
4	SABETRANS, S.L.	Huelva	92.713	88.937	
5	JUAN LUIS PANTOJA E HIJOS, S.L.	Sevilla	73.189	60.921	
6	TRANSINTERCANO, S.L.	Almería	70.191	68.331	
7	AUTRANSA, S.L.	Cádiz	50.152	46.717	
8	FRANCISCO PEREZ RODRIGUEZ, S.A.	Almería	36.878	31.610	
9	TRANSPORTES GARCÍA, S.A.	Sevilla	35.525	29.290	
10	INTER TRANS PEREZ CASQUET, S.L.	Almería	30.321	27.268	
11	JUAN FRANCISCO ARANDA, S.L.	Granada	29.831	23.003	
12	LIBERTIA SOLUCIONES LOGÍSTICAS, S.L.	Córdoba	28.682	20.612	
13	DIVISIÓN DE TRANSPORTES J L PANTOJA, S.L.	Sevilla	27.949	26.498	
14	LANJATRANS, S.L.	Granada	27.107	24.166	
15	ONTIME PLATAFORMA SUR, S.L.	Málaga	27.093	28.811	
16	PABERTRANS OPERADOR DEL TRANSPORTE, S.L.	Granada	25.513	21.485	
17	INDAPAK LOGISTIC, S.L.	Almería	25.455	24.081	
18	HISPAMAROC, S.L.	Málaga	23.482	17.865	
19	GONZÁLEZ CAÑABATE, S.L.	Almería	23.061	16.291	
20	COOPERATIVA DE TRANSPORTES REUNIDOS EL CUERVO, S.COOP.	Sevilla	23.032	19.272	
	TOTAL		1.170.781	1.052.880	

LA SEGUNDA COMUNIDAD ESPAÑOLA

La Comunidad autónoma de Andalucía es, hoy día, la segunda región de España en cuanto a número de empresas de transporte de mercancías por carretera, sólo superada por Cataluña; un “potente” sector, que implica el 5,5% del PIB regional.

La Comunidad autónoma de Andalucía es, hoy día, la segunda región de España en cuanto a número de empresas de transporte de mercancías por carretera, sólo superada por Cataluña; un “potente” sector, que implica el 5,5% del PIB regional. Los últimos datos ofrecidos por la Junta de Andalucía, contabiliza más

de 37.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías y actividades auxiliares. Una cifra importante, consecuencia directa de que en Andalucía se ubiquen siete puertos de mar, que movilizan anualmente millones de toneladas de mercancías. En concreto, según el gobierno andaluz, Andalucía movió en 2022 más de 263 millones de toneladas por

carretera, lo que supuso el 16,5% del total nacional, situándose también, igual que en el caso de número de empresas, como la segunda región de España, detrás de Cataluña, que más volumen de carga transportó en España y por carretera. En cuanto a las flotas de transporte ubicadas en la comunidad andaluza, la Compañía Logística Acotral y el Grupo Trasonuba han copado las primeras posiciones de la tabla en cuanto a facturación durante los últimos 3 años (2020-2022), aunque la cifras de la primera la sitúan en una liga aparte en la que sólo compiten las empresas de transporte y logísticas más potentes de nuestro país, gracias

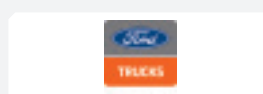


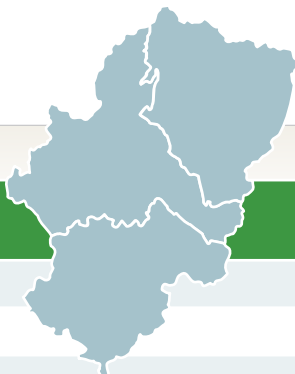
	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	4.561	8,17%	6,85%	90.505	3626	408.949
	1.548	7,24%	4,89%	44.586	175	126.177
	3.429	13,89%	6,56%	70.533	503	120.952
	3.106	4,25%	5,85%	69.991	564	111.911
	2.279	20,14%	8,08%	36.765	43	86.912
	6.134	2,72%	15,78%	50.496	572	77.331
	985	7,35%	2,30%	59.846	210	n.d.
	568	16,66%	4,99%	15.103	253	n.d.
	665	21,29%	5,32%	15.828	163	44.637
	160	11,19%	0,82%	22.402	283	32.719
	1.071	29,68%	7,23%	20.240	228	40.424
	538	39,15%	7,58%	9.473	32	36.100
	267	5,48%	2,94%	12.071	66	30.440
	21	12,17%	0,23%	21.632	166	n.d.
	187	-5,96%	1,66%	18.523	115	n.d.
	567	18,75%	4,63%	16.271	135	32.519
	1.200	5,71%	10,67%	14.793	11	n.d.
	538	31,44%	5,83%	12.233	85	26.686
	363	41,55%	9,81%	4.803	13	32.697
	232	19,51%	3,19%	9.325	22	n.d.
	28.419	11,20%	6,16%	615.418	7.265	1.208.456



Andalucía movió en 2022 más de 263 millones de toneladas por carretera, lo que supuso el 16,5% del total nacional

a una plantilla que supera los 3500 empleados y una facturación en 2022 cercana a los 500 millones de euros, mientras que el resto de las empresas presentes en suelo andaluz disponen de una plantilla media entre 200 y 300 empleados y una facturación media en torno a los 100 millones. Los datos de los años 2020 -2021 muestran que la rentabilidad económica media de las empresas andaluzas se encuentra entre el 4 y el 7%, aunque hay algunas excepciones notables como Transintercano, que asume el liderato de la rentabilidad con un 15,78%, seguido a cierta distancia por Indapak Logistic, que alcanza un 10,67% de rentabilidad. ✎





	COMPAÑÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	GRUPO LOGÍSTICO SESE, S.L.	Zaragoza	696.731	565.670	
2	TRANS SESE, S.L.	Zaragoza	313.762	281.732	
3	CARRERAS GRUPO LOGÍSTICO, S.A.	Zaragoza	298.731	267.121	
4	MARCOTRAN TRANSPORTES INTERNACIONALES, S.L.	Zaragoza	152.520	148.562	
5	LOZANO TRANSPORTES, S.A.U.	Zaragoza	134.600	111.412	
6	HERMANOS SESE ASENSIO, S.L.	Teruel	63.433	59.900	
7	VIA AUGUSTA, S.A.	Zaragoza	35.163	34.720	
8	GLOBAL SPEDITION, S.L.	Zaragoza	34.772	30.796	
9	ARALOGIC, S.L.	Zaragoza	32.885	30.879	
10	MARCOTRAN GLOBAL LOGISTICS, S.L.	Zaragoza	25.423	25.570	
11	LOGÍSTICA JIT ARAGÓN, S.L.	Zaragoza	25.305	25.960	
12	CARBUROS VÍA AUGUSTA LOGISTICS, S.L.	Zaragoza	24.521	23.501	
13	ARRIETA-LEAL AGENCIA TRANSPORTES, S.L.	Zaragoza	22.400	20.284	
14	SA DE TRANSPORTES ARAGONESES	Zaragoza	20.182	14.926	
15	TAMDIS BY JP, S.L.	Zaragoza	19.247	14.085	
16	COTRALI ZARAGOZA, S.L.	Zaragoza	19.156	18.195	
17	SESE AUTOLOGISTICS, S.L.U.	Zaragoza	17.934	18.761	
18	DISTRIBUCIONES Y REPRESENTACIONES USIETO, S.A.	Zaragoza	16.950	14.563	
19	BLASCOTRANS, S.L.	Zaragoza	13.409	12.775	
20	COMPAÑÍA ARAGONESA DE PORTACOCHEs, S.A.	Zaragoza	12.330	13.990	
	TOTAL		1.979.453	1.733.404	

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS AL SERVICIO DEL SECTOR LOGÍSTICO

El nivel de actividad logística en las empresas productivas de una comunidad influye directamente en el crecimiento del transporte de mercancías y así lo muestran los datos económicos que sobre esta actividad ha hecho públicos el Gobierno regional de Aragón.

La comunidad autónoma de Aragón es una de las más desarrolladas desde el punto de vista de la creación y explotación de plataformas logísticas. Su especial ubicación geográfica, enlace directo entre el centro peninsular y los puertos de mar de Cataluña, son la clave para que hoy día el sector logístico sea algo más del

5% del PIB de la región aragonesa. De esa situación, en la que los diferentes gobiernos regionales de los últimos años han sido claves, ya que no han dejado de invertir en ampliar y mejorar las instalaciones, se beneficia directamente el colectivo de empresas de transporte de mercancías por carretera, más de 7.500, que actualmente tienen su sede en Aragón. Una

tipología de empresas, similar a la del resto del país, de tipo medio que lleva años intentando solventar los graves problemas que la aquejan, sin reducir la calidad del servicio que ofrecen. Grupo Logístico Sese, S.L. y Trans Sese, S.L. encabezan la lista de las empresas de la comunidad con una facturación conjunta que superaba los mil millones en 2022 y una plantilla que alcanzaba casi los 10 mil empleados, cifra a la que contribuye especialmente el primero con más de la novena parte de los empleos generados entre las dos empresas. El tercero en discordia es también otra empresa de sobra conocida, Carreras Grupo Logístico, que aunque no alcanza las



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	-4.296	23,17%	-0,56%	357.656	9067	927.829
	1.001	11,37%	1,06%	123.026	677	386.877
	15.922	11,83%	7,20%	278.798	1673	n.d.
	-1.447	2,66%	-2,04%	89.633	827	162.531
	1.119	20,81%	3,39%	47.707	753	n.d.
	-1.314	5,90%	-4,56%	32.130	504	84.936
	55	1,28%	-1,84%	24.979	271	34.194
	1.198	12,91%	6,84%	22.775	257	n.d.
	-47	6,50%	-0,39%	16.259	180	40.202
	-87	-0,58%	-0,99%	11.324	156	32.380
	14	-2,52%	0,24%	8.782	425	26.941
	1.000	4,34%	14,81%	9.025	187	20.110
	336	10,43%	3,97%	11.460	96	23.685
	1.146	35,21%	9,37%	16.126	92	n.d.
	1.473	36,64%	35,03%	5.518	100	24.617
	537	5,28%	7,43%	9.243	107	21.676
	-1.105	-4,41%	-12,62%	11.458	54	44.833
	1.720	16,39%	9,18%	24.612	96	21.136
	902	4,96%	13,82%	8.729	91	15.697
	-1.096	-11,87%	-12,67%	11.277	85	n.d.
	17.032	14,19%	2,25%	1.120.519	15.698	1.867.643



Su especial ubicación geográfica, enlace directo entre el centro peninsular y los puertos de mar de Cataluña, son la clave para que hoy día el sector logístico sea algo más del 5% del PIB

cotas de las dos anteriores, se mantenía a corta distancia con más de 250 millones de facturación en 2021. En cuanto a la rentabilidad económica obtenida por las empresas de la región en el periodo 2020-2021, no podemos decir que fuera especialmente brillante, ya que muchas de ellas presentaban cifras negativas, incluso de dos cifras, como es el caso de Sese Autologic, que presentaba una rentabilidad de -12,62% o la Compañía Aragonesa de Portacohes, que situaba su ratio en 12,67%, el peor de la región. En el otro lado de la balanza, brilla con luz propia Carbueros Vía Augusta Logistic, que asume el liderazgo con un 14,81%. ➤



	COMPAÑÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	CASINTRA, S. COOP. ASTURIANA	Asturias	55.685	50.797	
2	COMERCIAL IBEROAMERICANA DE SERVICIOS, S.A.	Asturias	28.966	23.737	
3	CASITRÁN, S.A.	Asturias	19.791	17.003	
4	DELCOM OPERADOR LOGÍSTICO, S.A.	Asturias	19.775	12.720	
5	ASTURIANA DE MAQUINARIA, S.A.	Asturias	18.677	14.292	
6	TRANS EUROPEAN TRANSPORT SUARDIAZ, S.L.	Asturias	17.389	17.472	
7	FERQUIASTUR, S.L.	Asturias	16.104	14.808	
8	TRANSPORTES MINETI, S.L.	Asturias	15.293	14.088	
9	COOPERATIVA AVILESINA DE TRANSPORTES, S. COOP. ASTURIANA	Asturias	14.310	12.449	
10	MANUEL MENÉNDEZ VALDES E HIJOS, S.L.	Asturias	11.123	10.091	
11	GUTTRANS, S.L.	Asturias	10.038	10.130	
12	TRANSPORTES ASTURIANOS TRANSASTUR, S. COOP. ASTURIANA	Asturias	9.264	8.219	
13	SOCIEDAD COOPERATIVA ASTURIANA DE TRANSPORTE DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Asturias	7.978	7.699	
14	LOGÍSTICA CASTRILLÓN, S.A.	Asturias	7.687	7.321	
15	TRANSPORTES RIOSELLANOS ANA, S.L.	Asturias	6.443	6.381	
16	LOFRIASTUR, S.L.	Asturias	6.430	6.286	
17	TRANSPORTES ESPECIALES ANGEL LOBETO, S.L.	Asturias	5.969	5.718	
18	TRANSPORTES SANTAMARTA PRENDES, S.L.	Asturias	5.937	4.837	
19	LOGÍSTICA Y TRANSPORTES MOTA, S.L.	Asturias	5.877	5.957	
20	PANERO LOGÍSTICA, S.L.	Asturias	5.767	5.807	
	TOTAL		288.502	255.811	

UN PARQUE DE EMPRESAS PEQUEÑAS PERO RENTABLES

Los datos del Principado, tanto en número de empresas como en facturación no son malos, indican un ligero incremento de la actividad y que las empresas se enfrentan a graves problemas, uno de los cuales es la falta de conductores.

El sector del transporte de mercancías por carretera en Asturias está formado en la actualidad por una tipología de empresa pequeñas, de hecho, la mayoría son autónomos que poseen entre uno y tres vehículos pesados. Al cierre del 2022 el número de empresas ha crecido hasta alcanzar las 5.511, de las cuales 3.885 correspondían a empresas con un responsable

en forma de persona física, es decir, un autónomo. Por su parte la facturación total del sector, según los datos ofrecidos por el Instituto de Estadístico de Asturias fue de 773 millones de euros, un 7,2% que el registrado en el pasado ejercicio. Los datos del Principado, tanto en número de empresas como en facturación no son malos, indican un ligero incremento de la actividad y que las

empresas se enfrentan a graves problemas, uno de los cuales es la falta de conductores, que Ovidio de la Roza, presidente de Asetra, situaba entre 300 y 400 conductores profesionales. Lo que, sin duda, es una buena noticia para el transporte de mercancías por carretera asturiano es el buen comportamiento del Puerto de Gijón, el más importante de la comunidad autónoma. Y es que durante los primeros cinco meses del año movió un total de 7.977.850 que supone un incremento del 10,20% respecto al mismo periodo del pasado ejercicio. En este buen comportamiento de la dársena gijonesa, asegura la propia autoridad portuaria, ha jugado un papel relevante el apartado del carbón térmico que, con un crecimiento del 120%, ha alcanzado 1.436.118 toneladas.



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	-441	9,62%	-2,05%	25.840	76	60.138
	727	22,03%	8,32%	11.699	54	30.002
	-110	16,40%	-1,58%	9.258	36	18.804
	902	55,46%	18,53%	6.534	283	10.461
	1.748	30,69%	8,66%	27.185	127	18.205
	14	-0,47%	0,20%	9.734	56	17.724
	414	8,76%	4,61%	12.001	24	32.661
	385	8,56%	2,87%	17.917	71	29.800
	-550	14,95%	-5,23%	10.888	11	n.d.
	32	10,23%	0,75%	6.780	32	n.d.
	197	-0,91%	4,42%	5.945	36	11.152
	0	12,71%	0,06%	4.696	6	n.d.
	44	3,62%	1,27%	4.352	6	n.d.
	144	5,00%	2,85%	6.805	59	5.933
	433	0,97%	11,62%	4.971	6	7.171
	-89	2,29%	-3,02%	3.384	76	7.238
	265	4,38%	7,91%	4.511	31	9.368
	69	22,73%	2,39%	3.793	17	8.527
	-27	-1,34%	-0,57%	6.409	87	n.d.
	41	-0,69%	1,84%	5.103	63	5.959
	4.199	12,78%	3,31%	187.805	1.157	273.143



El sector del transporte de mercancías por carretera en Asturias está formado en la actualidad por una tipología de empresa pequeñas, de hecho, la mayoría son autónomos que poseen entre uno y tres vehículos

Sobre el ranking de empresas, dada la atomización presente en el Principado, la mayor parte de las mismas se encuentran en una franja de facturación situada entre los 5 y los 60 millones de euros anuales, lideradas por Casintra, S. Coop. Asturiana, con una facturación que supera los 60 millones de euros en 2022, seguida a bastante distancia por Comercial Iberoamericana De Servicios, con una facturación de 30 millones. Asimismo, la empresas asturianas mostraron, en general, un comportamiento positivo tanto en el periodo 2020- 2021 como en el 2021-2022, con una rentabilidad económica en torno al 5-6% de media, aunque con algunas excepciones, como es el caso de Delcom Operador Logístico, que registró un decrecimiento del 47% entre 2021 y 2022, a pesar de haber crecido el año anterior un 55,46 %.



	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	MASCARO MORERA, S.L.	Illes Balears	24.155	18.407	
2	GRUPAJES DEL MAR IBÉRICA, S.L.	Illes Balears	21.555	18.743	
3	REFRILOG, S.L.	Illes Balears	8.217	4.953	
4	AUXILIAR IBÉRICA, S.A.	Illes Balears	7.931	8.466	
5	TRANSPORTES BARCELO 2010, S.L.	Illes Balears	7.885	7.678	
6	SET ENERGIA 1971, S.L.	Illes Balears	6.228	4.559	
7	FORNES BARCELONA, S.L.	Illes Balears	5.606	5.487	
8	TRANSPORTES SALAS SIMO, S.L.	Illes Balears	5.332	4.471	
9	RODES GRUP STEH, S.L.	Illes Balears	4.808	4.376	
10	GRUAS POL, S.A.	Illes Balears	4.777	3.986	
11	ACOTRAL DISTRIBUCIÓN CANARIAS, S.A.	Santa Cruz de Tenerife	13.570	13.929	
12	SERVICIOS AUXILIARES BONY, S.L.	Santa Cruz de Tenerife	10.283	8.932	
13	TRANSPORTES Y GRÚAS CARBALLO, S.L.	Santa Cruz de Tenerife	10.207	9.483	
14	TRANSPORTES INTERCANARIOS, S.A.	Las Palmas	10.037	8.917	
15	HERMANOS TAVIO SANTANA, S.L.	Las Palmas	7.288	4.897	
16	PUERTA DIRECTA LOGÍSTICA, S.L.	Las Palmas	7.141	5.998	
17	TRANSPORTES INTERINSULARES CARBALLO 2006, S.L.	Santa Cruz de Tenerife	7.051	5.228	
18	IN SIDE LOGISTICS CANARIAS, S.L.	Santa Cruz de Tenerife	6.858	6.147	
19	QUINTANA Y DOMÍNGUEZ, S.L.	Las Palmas	6.851	6.050	
20	GESTIONES LOGÍSTICAS DEL TRANSPORTE CANARIO, S.L.	Las Palmas	6.620	5.522	
		TOTAL	182.398	156.230	

TRANSPORTE MULTIMODAL RODEADO POR EL MAR

El transporte de mercancías en las Islas españolas, tanto en Baleares como en Canarias, presenta la peculiaridad de estar formado por empresas que tienden a la intermodalidad dado su carácter insular, que obliga a salvar grandes masas de agua para comunicarse con la Península o el resto de Europa, lo que las confiere una tipología y tamaño determinados.

El transporte de mercancías, tanto en las islas Baleares como en las Canarias, está abocado a la multimodalidad que supone su insularidad, que obliga a las empresas de transporte a contar con varias fórmulas de transporte que suelen incluir el transporte

marítimo, por carretera y última milla para poder satisfacer las necesidades de sus clientes, lo que termina encareciendo tanto los servicios de transporte como el precio final que se ofrece a sus clientes, así como los tiempos de tránsito de las mercancías, que se dilatan especialmente en el caso de

Canarias, mucho más alejada de la Península. Estos retos han planteado tradicionales solicitudes de ayuda por parte de las Asociaciones Insulares, que han pedido ejercicio tras ejercicio ayudas para mantener la competitividad del sector frente a las empresas peninsulares y europeas, a las que se unen las tradicionales carencias del resto de las empresas del transporte españolas, como la falta de conductores profesionales. A pesar de todo ello, a cierre de 2022 la comunidad autónoma de Baleares registraba 5.328 empresas de transporte inscritas en el Mitma, mientras que en las Islas Canarias alcanzaban las 12.761 empresas de transporte. En cuanto al parque empresarial insular, el ranking lo encabezan dos empresas baleares, Mascaro Morera y Grupajes Del Mar Ibérica que



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	1.161	31,23%	9,77%	15.921	148	n.d.
	372	15,00%	3,46%	14.374	168	n.d.
	495	65,91%	11,93%	5.544	49	n.d.
	245	-6,32%	2,05%	16.537	18	n.d.
	-45	2,69%	-1,32%	3.386	123	n.d.
	206	36,62%	5,14%	5.608	43	n.d.
	143	2,17%	9,25%	2.076	14	n.d.
	-67	19,24%	-0,59%	4.128	52	n.d.
	66	9,89%	1,90%	4.706	63	n.d.
	350	19,82%	6,52%	5.369	49	n.d.
	136	-2,58%	3,59%	4.965	191	23.591
	832	15,12%	4,92%	18.285	50	12.842
	75	7,63%	0,25%	35.409	75	14.792
	1.202	12,56%	10,01%	14.014	53	n.d.
	592	48,83%	7,76%	9.452	51	4.789
	579	19,05%	5,59%	4.981	86	n.d.
	565	34,86%	7,94%	7.118	56	9.024
	346	11,55%	18,00%	1.912	48	n.d.
	1.186	13,24%	10,25%	12.876	49	8.946
	685	19,87%	11,97%	5.553	85	9.303
	9.124	16,75%	5,40%	192.214	1.471	83.287



El transporte de mercancías, tanto en las islas Baleares como en las Canarias, está abocado a la multimodalidad que supone su insularidad

acumulaban una facturación al final del ejercicio 2021 entre 20 y 25 millones de euros, mientras que hay que avanzar hasta el puesto número 11 de la tabla para encontrar una empresa canaria, a pesar de que su número es mayor, concretamente Acotral Distribución Canarias que registraba en el mismo periodo una facturación que no llegaba a los 14 millones de euros, lo que pone de manifiesto que el tejido empresarial del sector del transporte de las islas está formado por empresas pequeñas, generalmente autónomos. Sobre la rentabilidad económica, aunque hay algunos ejemplos no muy significativos de resultados negativos, la mayoría de las empresas insulares demuestran gozar de buena salud, con unos resultados que se encuentran entre el 5 y el 10% según los datos del registro mercantil. ♦



	COMPAÑÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	XPO TRANSPORT SOLUTIONS SPAIN, S.L.	Cantabria	448.813	414.344	
2	TRANSPORTES ARNIELLA, S.A.	Cantabria	48.268	45.702	
3	TRANSPORTES HERMANOS LAREDO, S.A.	Cantabria	28.906	26.726	
4	OPERACIONES LOGÍSTICAS HERMANOS LAREDO, S.L.	Cantabria	26.381	26.113	
5	MARGUTSA LOGÍSTICA Y TRANSPORTE, S.A.	Cantabria	19.292	18.022	
6	TRANSVASA, S.A.	Cantabria	18.742	18.039	
7	BODEGOTRANS, S.L.	Cantabria	13.461	11.658	
8	TCS TRANS, S.L.	Cantabria	12.391	11.339	
9	ABC LOGISTIC & ECOCARGO, S.L.	Cantabria	10.853	8.266	
10	DILADA BOND, S.L.	Cantabria	7.494	4.035	
11	TRANSPORTES PARTE, S.L.	Cantabria	7.410	6.050	
12	TRANSPORTES EZQUERRA MAZO, S.A.	Cantabria	7.030	5.328	
13	TRANSPORTES CEPILLUDO, S.A.	Cantabria	6.936	5.876	
14	TRANSPORTES ÓSCAR CRUZ, S.L.	Cantabria	6.014	4.488	
15	VICTORIANO SAIZ ECHEVARRIA E HIJOS, S.L.	Cantabria	5.218	4.407	
16	CRESMOTRANS LOGISTIC, S.L.	Cantabria	4.745	4.415	
17	TRANSPORTES BÁRCENA, S.L.	Cantabria	4.703	4.640	
18	GOIPRA CARGO, S.L.	Cantabria	4.587	3.639	
19	JESÚS VELA, S.L.	Cantabria	4.333	3.592	
20	TRANSANGADI, S.L.	Cantabria	4.313	3.037	
	TOTAL		689.890	629.716	

OPTIMISMO CONTROLADO CON ESPERANZAS MARÍTIMAS

El transporte de mercancías en la comunidad de Cantabria se ha mostrado desde el fin de la pandemia en una senda positiva, a pesar de acumular carencias como en el resto de las comunidades, apoyada por la actividad generada en el puerto de Santander, que genera un amplió tráfico de contenedores que riega las venas del transporte en esta comunidad.

La situación del transporte de mercancías por carretera en la comunidad se puede calificar “de buena” si se tiene en cuenta, que la facturación en 2022 fue superior en un 8% a la que se había producido en el 2021. De hecho, aunque la actividad aún no ha igualado a la anterior a la pandemia, los

transportistas catabros mantienen una postura positiva, y ello a pesar, como sucede en toda España a la falta de conductores que, en el caso de Cantabria, según datos de la Asociación, (Aetrac) se acerca a los 200 profesionales. La valoración que hace Aetrac de la actividad durante el 2022 es, por su parte, positiva, “a pesar de

que se transportaron unos 1.369 millones de toneladas de mercancías, 2,2% menos, en un año en el que el movimiento de mercancías del Puerto de Santander tuvo un ligero retroceso”. Precisamente, los transportistas cántabros han puesto “sus esperanzas” en el buen comportamiento del tráfico marítimo y esperan un notable incremento del tráfico de contenedores por la nueva terminal de Boluda. Pero si el sector se muestra optimista en cuanto al comportamiento de la demanda de sus servicios, no lo es tanto a la hora de hablar de los beneficios de las empresas, “lastreado por el incremento de los costes”. Según la Asociación, los precios de los servicios de transporte durante 2022 subieron una media del 15,6% y los costes medios aumentaron un 11,9%. Sobre el parque empresarial cántabro, los datos facilitados por el Registro



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	-1.796	8,32%	-0,66%	223.112	1365	510.005
	2.630	5,61%	14,58%	23.765	279	55.355
	153	8,16%	2,06%	9.875	1	25.262
	334	1,03%	5,14%	9.643	187	24.923
	1.041	7,05%	6,96%	23.969	130	21.849
	1.805	3,89%	10,62%	22.079	40	22.072
	79	15,47%	1,34%	8.770	93	17.470
	-6	9,28%	-0,41%	5.539	37	6.001
	-231	31,29%	-4,50%	6.933	32	10.440
	199	85,71%	7,55%	3.544	17	n.d.
	117	22,48%	3,25%	6.929	37	7.912
	431	31,94%	10,33%	5.572	46	7.130
	173	18,04%	2,53%	9.215	40	9.023
	369	33,99%	14,09%	3.572	45	7.963
	19	18,41%	1,05%	2.872	73	n.d.
	-9	7,49%	0,06%	3.775	30	5.255
	14	1,36%	0,43%	4.343	22	4.980
	175	26,07%	17,63%	1.321	1	5.230
	68	20,62%	2,36%	3.773	30	4.969
	185	42,04%	7,32%	3.505	44	n.d.
	5.748	9,56%	2,33%	382.105	2.549	745.840



Los transportistas cántabros han puesto “sus esperanzas” en el buen comportamiento del tráfico marítimo y esperan un notable incremento del tráfico de contenedores por la nueva terminal de Boluda

Mercantil arrojan que hay una empresa cuya sede se encuentra en la comunidad y que destaca por encima de todas las demás. Se trata de Xpo Transport Solutions Spain, que con 510 millones de facturación en 2022 y 448 en 2021, aventajan de manera abrumadora al segundo del top 20, Transportes Arniella, que le sigue con tan sólo 55 millones en 2022 y 48 en 2022 liderando el resto de la lista, cuyas modestas facturaciones demuestran que el tejido empresarial del sector del transporte esta mayoritariamente formado por empresas pequeñas.

En cuanto a la rentabilidad, aunque hay algunas excepciones, la mayor parte del ranking de las principales empresas cántabras muestra resultados positivos, contenidos y con margen de mejora para próximos ejercicios si el marco económico lo permite. ✍



	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	MOLINERO LOGÍSTICA, S.L.	Soria	71.637	72.788	
2	COMCERTRANS, S.L.	Zamora	33.687	16.110	
3	MARTÍNEZ MARCOS, S.L.	Valladolid	33.631	30.244	
4	ADOM REPARTE, S.L.	Burgos	27.821	26.285	
5	TRANSPORTES DE LEÓN Y CATALUÑA, S.L.	León	27.036	27.451	
6	MARELTRANS LOGÍSTICA 2012, S.L.	León	21.274	21.811	
7	R. O. R. OPERADOR DE TRANSPORTES, S.L.	León	19.057	13.869	
8	ETSA GLOBAL LOGISTICS, S.A., S.M.E.	Salamanca	17.453	15.450	
9	DE PEDRO Y MOLINERO, S.L.	Soria	14.571	12.560	
10	TRANSPORTES JUAN JOSÉ GIL, S.L.	Burgos	14.375	12.819	
11	MAT GRANELES Y ESPECIALES, S.L.	Valladolid	13.423	n.d.	
12	AVITRANS URGENTE, S.L.	Ávila	12.720	11.441	
13	JOANCA LOGÍSTICA Y TRANSPORTES, S.L.	Burgos	12.282	11.458	
14	GEARSA, S.A.	Valladolid	11.672	10.281	
15	LÓGICA ARANDA, S.L.	Burgos	11.262	10.461	
16	FITOTRANS, S.A.U.	Valladolid	10.281	9.869	
17	TRANSPORTES AGUSTÍN RIAÑO, S.A.	Burgos	8.875	9.423	
18	TRANSPORTES AVICOLAS MANSO, S.L.	Valladolid	8.842	8.567	
19	TRANSPORTES FERRE E HIJOS, S.L.	Salamanca	8.477	6.934	
20	ECOLOGISTIC OPERATIONS, S.L.	León	8.338	8.425	
	TOTAL		386.713	336.247	

SORTEANDO LAS DIFICULTADES DEL SECTOR

Las empresas de transporte de mercancías por carretera de Castilla y León, tras cerrar el 2022 con un ligero descenso de las mercancías transportadas, han afrontado con incertidumbre el 2023. A pesar de ello, los resultados presentados confirman que la actividad se mantuvo durante el pasado año, aunque con crecimientos contenidos

En la comunidad autónoma de Castilla y León existen más en la actualidad más de 13.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera, que movilizan cerca de 35.000 vehículos, entre industriales y comerciales.

Un conjunto de empresas que

constituyen un importante sector dentro de la comunidad autónoma y que están soportando, como en el resto del país, un conjunto de problemas que han traído la incertidumbre para el sector, ante la dificultad de poder controlar su evolución. Se da la circunstancia, por otro lado, de durante los seis primeros meses del año,

su actividad se ha reducido, manteniendo la tendencia que ya se había dado a lo largo del ejercicio 2022. Año que cerraron con un descenso de la actividad del 6,5%, tras mover 146 millones de toneladas.

Ante la situación que atraviesa el sector de Castilla y León, que también tiene que superar la falta de conductores, el incremento del combustible y de los vehículos industriales o el incremento de los costes fijos derivados de la alta inflación, los transportistas, al menos los representados por Fetracal, han exigido el mantenimiento de la subvención a la compra del combustible.

Por empresas, el ranking de las más



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	779	-1,58%	2,30%	46.192	690	75.815
	303	109,11%	2,98%	13.574	20	50.262
	1.964	11,20%	6,50%	40.283	144	38.421
	796	5,84%	11,76%	9.376	14	30.508
	377	-1,51%	4,24%	11.993	167	n.d.
	290	-2,46%	6,06%	6.592	189	n.d.
	1.040	37,40%	12,00%	11.481	40	n.d.
	1.870	12,96%	24,44%	10.204	52	21.302
	872	16,01%	9,92%	11.767	88	n.d.
	377	12,13%	3,88%	13.253	113	19.737
	471	n.d.	11,54%	6.174	100	15.521
	-359	11,18%	-7,24%	6.512	152	17.056
	372	7,19%	4,58%	11.258	86	16.340
	657	13,52%	7,36%	11.626	123	n.d.
	158	7,65%	2,83%	7.806	85	n.d.
	710	4,17%	6,92%	13.677	98	9.615
	12	-5,82%	0,23%	7.730	45	9.979
	326	3,21%	3,70%	11.356	97	11.190
	553	22,26%	20,40%	3.525	13	6.854
	374	-1,04%	12,96%	3.311	48	8.697
	11.942	15,01%	6,22%	257.688	2.364	331.296



En la comunidad autónoma de Castilla y León existen más de 13.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera, que movilizan cerca de 35.000 vehículos

importantes de la región lo han encabezado Molinero Logística y Comcertrans tanto en el periodo 2020-2021 como en el 2021-22, con una facturación entre los 50 y los 75 millones de euros, aunque la mayoría no sobrepasan el umbral de los 5 millones anuales, lo que demuestra que la mayor parte de las empresas de la comunidad se encuentran en el segmento de medianas y pequeñas. En cuanto a su rentabilidad, la mayor parte de las empresas de la Comunidad se ha mantenido en cifras positivas durante los 3 años analizados, con resultados entre el 5% el 10% en un periodo tan convulso como la transición entre el 2020 y el 2021. ✍



	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	PAÑALÓN, S.A.	Albacete	126.460	111.903	
2	LUIS SIMOES LOGÍSTICA INTEGRADA, S.A.	Guadalajara	117.836	108.042	
3	TRANSPORTES PENADES E HIJOS, S.L.	Albacete	46.348	38.993	
4	PAÑALÓN HML, S.L.	Albacete	38.585	34.384	
5	LOGÍSTICA JAVIER TALAVERA, S.L.	Cuenca	32.856	28.341	
6	BALTRÁN, S.A.	Ciudad Real	32.044	29.210	
7	TRANSPORTES SANTOS, S.A.	Albacete	26.921	24.719	
8	METRATIR AUTOMÓVILES, S.L.	Toledo	25.440	25.561	
9	PANTANY LOGISTIC, S.L.	Cuenca	23.620	21.117	
10	SERTRANIN, S.L.	Cuenca	22.408	19.450	
11	TRACTORES Y VEHÍCULOS, S.A.	Ciudad Real	21.290	19.117	
12	SANTIAGO PEÑARANDA, S.L.	Cuenca	18.218	19.363	
13	TRANSPORTES HERMANOS CHINCHÓN LÓPEZ, S.L.	Guadalajara	17.699	11.787	
14	TRANSPORTES CAUDETE, S.A.	Albacete	17.371	17.004	
15	PAÑALÓN SILO TANK, S.L.	Albacete	16.965	15.751	
16	TRANSPORTES INIESTENSES, S.A.	Cuenca	16.873	17.156	
17	TRANSPORTES FÉLIX E HIJOS, S.L.	Ciudad Real	16.495	14.904	
18	TRANSPORTES SEDANO, S.A.	Guadalajara	15.234	12.646	
19	TALAEXPRES, S.L.	Toledo	13.328	8.442	
20	MIGUEL M. CASTILLO TRANSPORTES, S.L.	Guadalajara	13.128	2.685	
	TOTAL		659.121	580.575	

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS AL SERVICIO DEL SECTOR LOGÍSTICO

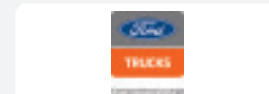
La comunidad autónoma de Castilla La Mancha está decidida a contar con un sector de transporte moderno, competitivo, rentable y sostenible, apoyado en un sector logístico fuerte y potente centralizado en gran medida en la provincia de Guadalajara y Toledo, dada su cercanía con la Comunidad de Madrid, nudo estratégico en el centro de la Península.

En la actualidad en Castilla La Mancha existen algo más de 13.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera. Un importante volumen que han sido claves para que la región sea una “auténtica potencia” en el sector logístico donde cada año se incrementan de forma

importante el número de centros y plataformas logísticas, sobre todo en las dos provincias limítrofes con Madrid: Guadalajara y Toledo. De hecho, según datos del Gobierno regional el crecimiento del sector logística ha sido tan importante en la región que, desde el año 2015, ha creado 15.000 nuevos empleos, hasta alcanzar las 50.400

personas que actualmente trabajan para el sector del transporte y distribución.

El Gobierno regional consciente de la importancia que tiene el sector del transporte por carretera en la región, ha habilitado varios planes de ayuda, encaminados a conseguir que las empresas estén “a la altura” de lo que desean sus clientes, los cargadores. Las ayudas se han dividido en dos diferentes paquetes. El primero de más de cuatro millones de euros subvenciona la renovación de flota hasta con 7.000 euros, mientras el segundo de más de cinco millones de euros, está destinado a que las empresas planifiquen planes específicos de digitalización.



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	614	13,01%	0,83%	98.906	521	149.132
	-1.727	9,07%	-2,28%	77.561	900	133.771
	872	18,86%	3,68%	31.274	404	n.d.
	-200	12,22%	-1,01%	26.770	60	49.966
	416	15,93%	5,02%	10.747	21	n.d.
	96	9,70%	1,09%	19.821	138	36.578
	36	8,91%	0,28%	17.592	141	32.274
	17	-0,47%	0,14%	16.279	43	n.d.
	113	11,85%	0,83%	18.833	221	34.861
	767	15,21%	6,07%	16.537	194	n.d.
	440	11,37%	4,31%	12.815	86	23.501
	62	-5,91%	0,74%	12.646	221	n.d.
	675	50,15%	7,77%	11.575	138	25.640
	-2.014	2,16%	-13,30%	15.294	133	n.d.
	47	7,71%	0,88%	6.464	46	19.482
	928	-1,65%	9,09%	13.544	154	n.d.
	499	10,68%	8,16%	8.472	80	20.463
	175	20,46%	1,80%	12.764	85	17.741
	355	57,87%	4,09%	11.155	119	n.d.
	221	388,94%	7,96%	3.700	40	n.d.
	2.391	13,53%	0,99%	442.751	3.745	543.408



En esta comunidad cada año se incrementan de forma importante el número de centros y plataformas logísticas, sobre todo en las dos provincias limítrofes con Madrid: Guadalajara y Toledo

El top 20 de las empresas del sector lo encabezan 2 empresas ampliamente conocidas en el sector, Pañalón Y Luis Simoes Logística Integrada, que durante el pasado año registraron una facturación entre los 125 y los 150 millones de euros, pero con un abultado crecimiento de dos dígitos de un 17,93% en el primer caso y de un 13,52% en el segundo, lo que demuestra la buena salud que acompaña a las empresas del sector.

En cuanto a la rentabilidad económica, los resultados fueron escasos en el periodo de 2020-2021, situándose de media entre un 3 y 4% seguramente por los problemas ocasionados durante la pandemia, que se ha visto incrementado hasta una media del 6-7% en la comparativa de los años 2021-2022 con los datos disponibles al cierre de esta edición. ✍

	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	TRANSPORTES CALSINA Y CARRÉ, S.L.	Girona	124.447	103.733	
2	ALFIL LOGISTICS, S.A.	Barcelona	114.492	103.073	
3	SERTRANS CATALUNYA, S.A.	Barcelona	112.880	89.713	
4	HERMES LOGÍSTICA, S.A.	Barcelona	104.378	104.127	
5	AGENCIA TRANSPORTES TROTA, S.A.	Lleida	87.494	81.054	
6	ÁGORA INVEST, S.A.	Barcelona	82.735	91.725	
7	AGRUPACIÓ EMPRESARIAL TROTA, S.L.	Lleida	82.399	81.269	
8	TRANSEGRE, S.L.	Lleida	71.103	66.578	
9	SMET - SOCIEDAD MERIDIONAL EJERCICIO DE TRANSPORTE, S.A.	Barcelona	60.530	58.199	
10	TRANSERVETO, S.L.	Lleida	59.711	53.089	
11	TRANSDINA CARGO XXI, S.L.	Barcelona	49.209	44.505	
12	ATLANTIC FORWARDING SPAIN, S.L.	Barcelona	49.177	18.591	
13	FERCAM TRANSPORTES, S.A.U.	Barcelona	48.238	44.998	
14	A T NOUSTRANSPO, S.L.	Barcelona	48.149	41.911	
15	TRANSPORTES J CARBÓ, S.L.	Barcelona	46.696	36.035	
16	ACASERVI, S.A.	Barcelona	45.470	41.324	
17	FURGO TRAYLER, S.L.	Tarragona	44.265	38.250	
18	TRADISA LOGICAUTO, S.L.	Barcelona	42.765	50.761	
19	SERVICIOS DE TRANSPORTES DE AUTOMÓVILES Y MERCANCÍAS, S.A.	Barcelona	40.170	39.781	
20	ARCESE ESPAÑA, S.A.U.	Barcelona	38.716	30.529	
	TOTAL		1.353.024	1.219.245	

UN SECTOR CON BUENA SALUD

El transporte de mercancías en Cataluña es una de las principales actividades económicas de la comunidad. Basado en un importante número de empresas de transporte por carretera, la existencia de dos potentes puertos y una, cada día mayor, presencia de centros logísticos, confirman la "buena salud" del sector.

En la actualidad, según los datos ofrecidos por el Mitma, en Cataluña existen cerca de 38.000 empresas cuya actividad principal es el transporte de mercancías. Una variada tipología de empresas que cubren todas las especialidades del transporte y que tienen en los puertos de Barcelona y Tarragona, dos perfectos

aliados a la hora de conseguir cargas y realizar el transporte puerta a puerta.

Empresas que, por cierto, y como las del resto del país están saliendo "airosas" de los problemas que afectan al sector, entre los que destacan, el incremento de los precios fijos, la bajada, de nuevo, de las tarifas de sus servicios y, cómo no, la falta de

conductores. Precisamente, igual que están haciendo en otras comunidades autónomas la Consejería de Territorio del Gobierno ha habilitado una serie de ayudas encaminadas a ayudar a las empresas a realizar el profundo cambio que tanto la administración, europea y nacional, como la sociedad le están exigiendo. Nos referimos a la descarbonización de sus flotas.

En concreto la consejería ha ampliado recientemente hasta los 50 millones de euros la dotación para renovar flotas, tanto del sector de mercancías como de viajeros. De hecho, el departamento asegura haber recibido hasta el pasado mes de abril un total de 3.139 solicitudes, de las cuales 1.350



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	2.727	19,97%	4,54%	80.013	736	n.d.
	2.070	11,08%	4,93%	55.176	141	n.d.
	4.928	25,82%	6,59%	95.927	129	118.684
	1.044	0,24%	3,44%	52.748	166	n.d.
	349	7,95%	1,12%	43.565	384	106.379
	-6.877	-9,80%	-10,87%	76.946	395	83.879
	421	1,39%	1,18%	52.659	664	105.285
	3.279	6,80%	11,19%	38.651	417	89.391
	3.494	4,00%	15,22%	30.291	107	61.231
	2.168	12,47%	8,02%	35.227	350	66.551
	4.595	10,57%	25,86%	23.365	74	53.040
	1.958	164,53%	12,89%	20.271	47	n.d.
	224	7,20%	1,53%	19.599	105	61.289
	1.144	14,88%	7,41%	20.436	146	52.838
	3.545	29,59%	14,72%	33.130	359	n.d.
	-3.129	10,03%	-11,41%	37.554	151	47.981
	1.797	15,73%	9,32%	25.597	293	n.d.
	-4.091	-15,75%	-12,92%	40.431	40	48.168
	1.740	0,98%	5,08%	36.262	220	n.d.
	475	26,82%	4,51%	14.132	199	49.881
	21.861	10,97%	3,57%	831.980	5.123	944.598

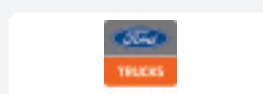


En Cataluña existe una variada tipología de empresas que cubren todas las especialidades del transporte

ya se han resuelto por un valor de 21,2 millones de euros.

En cuanto a las empresas, el ranking lo encabezan Transportes Calsina y Carré y Alfíl Logistics, de las cuales no disponemos de datos de 2022 por no haberlos presentado en el registro, pero que en 2021 obtuvieron una facturación que rondó entre los 100 y los 125 millones de euros, con un crecimiento respecto al año anterior de un 19% y un 11% respectivamente.

En cuanto a la rentabilidad económica, salvo un par de excepciones como Tradisa Logicauto (-12,92%) ó Acaservi (-11,41%), el top 20 de la comunidad mantiene una buena salud, con unos índices de rentabilidad que rondan el 5%. ✍



	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	MEDLOG SPAIN LOGISTIC, S.L.	Valencia/València	129.958	113.094	
2	TRANSPORTES MAZO HERMANOS, S.A.	Valencia/València	100.500	103.901	
3	PROMOCIÓN EXPORTACIÓN Y SERVICIOS, S.A.	Valencia/València	76.392	43.366	
4	DELGO OPERADOR DE TRANSPORTE, S.L.	Valencia/València	63.012	46.470	
5	EXPLOTACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES, S.L.	Alicante/Alacant	56.362	43.588	
6	GALADTRANS 2009, S.L.	Castellón/Castelló	47.926	45.477	
7	NUPPEC LOGÍSTICA, S.L.	Castellón/Castelló	47.647	34.803	
8	CASTILLO TRANS, S.A.	Alicante/Alacant	44.444	43.863	
9	EUROPE TRANSPORT LOGISTIC, S.L.	Valencia/València	44.335	42.887	
10	AGENCIA DE TRANSPORTES SAN BARTOLOMÉ, S.L.	Alicante/Alacant	42.683	29.406	
11	KORTIMED, S.R.L. SUCURSAL EN ESPAÑA	Valencia/València	41.220	n.d.	
12	TRANSITALIA 2004, S.L.	Valencia/València	35.350	30.570	
13	TRANSPORTES A MARTÍN, S.L.	Valencia/València	34.113	33.736	
14	LOGISLAND, S.A.	Alicante/Alacant	33.307	32.995	
15	GD ENERGY SERVICES, S.A.U.	Valencia/València	33.031	25.315	
16	TRANSPORTES CAMPILLO, S.A.	Valencia/València	29.439	25.334	
17	ESK, S.A.	Valencia/València	27.634	n.d.	
18	MONFORT LOGÍSTICA, S.L.	Castellón/Castelló	26.926	23.572	
19	TRANSPORTES FRANPAMA, S.L.	Castellón/Castelló	24.269	20.239	
20	TRANSPORTES INTERNACIONALES EUROTRANSFRET, S.L.	Alicante/Alacant	24.042	n.d.	
	TOTAL		962.591	738.616	

CON VISTAS AL MAR

La comunidad autónoma de Valencia, junto a la Región de Murcia, son las dos comunidades que reúnen a la mayoría, y más importantes empresas de transporte de mercancías bajo temperatura dirigida. Además, el puerto de Valencia supone para la comunidad valenciana un importante foco de actividad.

La Comunidad autónoma de Valencia, junto a la Región de Murcia llevan años liderando el transporte bajo temperatura dirigida del país. Los datos que ofrece el Gobierno valenciano indican que hoy día son más de 15.000 las empresas de transporte en activo. Una cantidad que implica que la comunidad ocupa el

tercer lugar, sólo por detrás de Andalucía y Cataluña, en cuanto a volumen de mercancías transportadas en España. La Comunidad Autónoma de Valencia cuenta, por otro lado, con un importante activo que complementa, y aporta actividad, a las empresas de transporte. Nos referimos a los diferentes puertos ubicados dentro de

sus límites geográficos, que tienen como gran referente, por volumen de actividad y tamaño del mismo al Puerto de Valencia, Valenciaport. La actividad del Puerto ha mejorado en los primeros meses del año, tanto que la entidad de "cambio de tendencia en positivo". Así, entre el 1 de marzo y el 26 de marzo de este año, Valenciaport ha manipulado un total de 322.137 TEU (contenedor estándar de 20 pies), es decir, 46.070 más que en marzo de 2022, lo que representa un crecimiento del 16,7%. Desde mayo de 2022, cuando el número total de contenedores creció un 0,22%, no se producían crecimientos en este apartado. Esta subida se produce, además, en todos los tipos de tráfico



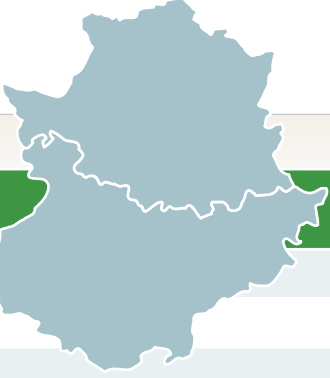
	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	558	14,91%	1,78%	42.043	82	173.143
	-2.824	-3,27%	-4,43%	85.204	478	114.291
	1.929	76,16%	8,16%	33.184	129	n.d.
	760	35,60%	3,14%	32.501	354	n.d.
	881	29,31%	5,78%	19.360	200	n.d.
	237	5,39%	1,26%	23.821	58	58.767
	2.568	36,90%	9,43%	35.858	365	n.d.
	227	1,32%	1,60%	14.762	688	n.d.
	194	3,38%	5,97%	4.215	24	n.d.
	-321	45,15%	-2,60%	16.178	38	46.246
	335	n.d.	2,18%	20.951	104	n.d.
	267	15,64%	2,89%	12.373	35	42.209
	-48	1,12%	-0,05%	24.636	282	n.d.
	59	0,95%	0,40%	20.456	74	n.d.
	1.383	30,48%	13,06%	14.735	477	30.370
	338	16,20%	1,91%	23.745	120	31.935
	1.117	n.d.	4,64%	30.834	229	31.540
	1.404	14,23%	13,43%	13.995	95	31.101
	494	19,91%	2,67%	25.006	174	n.d.
	166	n.d.	3,09%	8.009	207	25.551
	9.725	30,32%	2,60%	501.865	4.213	585.154



La Comunidad Autónoma de Valencia cuenta con un importante activo que complementa, y aporta actividad, a las empresas de transporte: el Puerto de Valencia

que opera el recinto valenciano. En cuanto a las empresas, el ranking lo encabezan Medlog Spain Logistic, y Transportes Mazo Hermanos, con una facturación entre 100 y 170 millones de euros en 2020, bastante sobresaliente en el caso de la primera, que ha registrado un importante crecimiento desde 2020, cuya facturación se cerró en 113 millones de euros, mientras que la segunda está atravesando una mala racha, con un resultado en 2021 de -2,82 millones de euros. En cuanto a la rentabilidad de las empresas valencianas, los resultados son dispares, contabilizando desde un -4,43% de Transportes Mazo Hermanos, hasta un 13,43% de Monfort Logística. ✎





	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	OPERADOR DE TRANSPORTES TRANSNO	Badajoz	58.479	40.036	
2	RIBEIROTRANS, S.L.	Badajoz	31.944	20.223	
3	LASO ABNORMAL LOADS, S.A.	Badajoz	29.831	27.329	
4	LOGÍSTICA INTERMODAL EUROPEA, S.L.	Badajoz	16.001	16.173	
5	TRANSTELLO, S.L.	Cáceres	11.754	11.828	
6	OT MOPA BADAJOZ, S.L.	Badajoz	10.794	9.076	
7	OPERADORA DE TRANSPORTES TRANSJAMA, S.L.U.	Badajoz	10.406	6.033	
8	TRANSITOS SUROESTE, S.L.	Badajoz	8.124	5.977	
9	GARCÍA MOYA AUTOMOCIÓN, S.A.	Cáceres	8.112	9.475	
10	MAÑERO TRANSPORTES E HIJOS, S.L.	Badajoz	6.231	5.550	
11	ACOSTA GALAN MERIDA, S.L.	Badajoz	6.041	5.387	
12	PÉREZ RANGEL, S.L.	Badajoz	5.941	5.348	
13	SOCIEDAD DE TRANSPORTISTAS DE PUEBLA, S.L.	Badajoz	5.922	5.753	
14	ISANTRAMEX SL	Badajoz	5.314	4.642	
15	TOMÁS SÁNCHEZ TRANSPORTES CISTERNAS, S.L.	Badajoz	5.251	5.008	
16	SERVICIOS FRIGORÍFICOS CARIBÚ, S.L.	Badajoz	4.883	4.299	
17	TRANSLIMUS SA	Badajoz	4.792	4.615	
18	TRANSPORTES PALO XXI, S.L.	Cáceres	4.763	3.782	
19	NEW TRANSPORT BUSINESS LOGISTIC, S.L.	Badajoz	4.738	4.341	
20	NUESTRA SEÑORA DE LA SOLEDAD DE BADAJOZ, S.COOP. L.	Badajoz	4.234	4.339	
	TOTAL		243.554	199.215	

CON DOS PUNTOS DE INTERÉS

La situación del sector en Extremadura está marcada por su situación estratégica, menos favorable que la de Castilla La Mancha, por lo que su orientación se ha especializado en mirar a dos frentes: los puertos portugueses y, por carretera y ferrocarril, hacia Madrid.

La comunidad tiene un total de 5.000 empresas, especializadas en el transporte de mercancías por carretera que, tras la decisión adoptada recientemente por el Gobierno Regional, podrán acceder a subvenciones destinadas a ampliar el nivel de digitalización, con un importe total de poco menos de 2,4 millones de

euros. Los beneficiarios de estas ayudas pueden ser las personas físicas o jurídicas que sean titulares de una autorización de transporte público de mercancías en vehículos de más de 3,5 toneladas. Donde sí ha visto una oportunidad el Gobierno de Extremadura es en apostar por el transporte intermodal ferroviario, así como en enlace con los

puertos cercanos de la vecina Portugal. El Consejo de Gobierno de Extremadura ha autorizado la constitución de una sociedad de economía mixta (público-privada) para la gestión y explotación del servicio de las terminales ferroviarias de Badajoz y de cuantas plataformas logísticas pudiesen surgir en la región y cuya titularidad corresponda a la Junta de Extremadura.

El gobierno extremeño decidió, asimismo, que la razón social de la sociedad sea Extremadura Avante Logística, con un capital social de 3 millones de euros y suscrita con la compañía ferroviaria, de origen portugués, Medway como socio privado



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	-613	46,06%	-2,92%	25.602	451	67.734
	630	57,96%	19,65%	4.287	1	47.078
	-1.160	9,15%	-13,30%	11.160	178	34.982
	1.136	-1,06%	25,55%	5.931	17	18.822
	35	-0,63%	0,87%	5.896	60	13.172
	741	18,94%	15,00%	6.561	52	11.672
	601	72,47%	11,12%	7.207	46	n.d.
	819	35,92%	13,46%	7.554	48	10.668
	-83	-14,39%	-2,25%	4.911	27	n.d.
	155	12,28%	3,29%	5.105	48	9.272
	66	12,13%	4,45%	2.106	50	6.193
	2	11,08%	0,46%	2.324	48	5.303
	92	2,93%	7,13%	1.723	3	6.137
	125	14,47%	29,65%	563	9	6.543
	6	4,85%	0,24%	3.830	33	5.847
	34	13,57%	2,12%	2.141	38	6.597
	146	3,85%	1,99%	9.455	56	5.097
	166	25,94%	8,65%	2.599	35	5.747
	16	9,16%	0,69%	3.058	9	4.934
	13	-2,42%	0,69%	2.377	4	3.806
	2.928	22,26%	3,44%	114.389	1.213	269.605



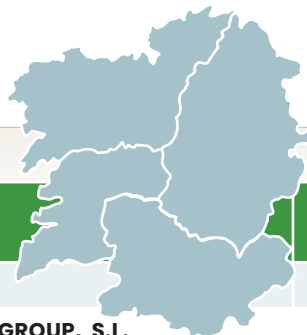
Donde sí ha visto una oportunidad el Gobierno de Extremadura es en apostar por el transporte intermodal ferroviario, así como en enlace con los puertos cercanos de la vecina Portugal

con el 49% de las acciones.

Los datos económicos presentan unas buenas cifras en términos generales en las que la mayoría de las empresas entre las 20 mostradas, han mejorado su rentabilidad -alguna hasta casi un 30%- y, también casi todas han mejorado los resultados del ejercicio con incrementos en la facturación que, en algún caso, ha subido hasta en seis cifras.

Mención especial merece la distribución geográfica de las empresas que, se aprecia que las sedes de las empresas de transporte están mayoritariamente ubicadas en Badajoz por la cercanía a Andalucía y a ciertos puntos de Portugal. ➤





	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	BREOGÁN TRANSPORTE, S.A.U.	A Coruña	58.166	56.773	
2	LOGÍSTICA DE CARBURANTES PETROLÍFEROS GROUP, S.L.	A Coruña	45.739	8.729	
3	DELTACARGO, S.L.	A Coruña	31.405	19.451	
4	BABE Y CIA, S.L.	Pontevedra	27.980	23.629	
5	TOJEIRO TRANSPORTES, S.A.	A Coruña	23.330	22.152	
6	SCAN GLOBAL LOGISTICS SPAIN, S.L.U.	A Coruña	20.178	15.572	
7	TRANSPORTES PIADLA, S.L.	A Coruña	17.094	17.642	
8	TRANSPORTES VALÍN E HIJOS, S.A.	Lugo	15.661	15.843	
9	TRANSPORTES GENEBRANDO CASTRO, S.L.	A Coruña	15.384	14.269	
10	BONFRIG FDC ULTRACONGELADOS, S.A.	Pontevedra	14.882	12.338	
11	TRANSPORTES AUTO RADIO, S.A.	A Coruña	13.137	11.894	
12	LOGÍSTICA REYCO, S.L.	Lugo	12.716	10.719	
13	GALITRANS 96, S.L.	A Coruña	12.692	9.898	
14	VÁZQUEZ PORTELA, S.L.	Lugo	12.632	11.606	
15	PANVELPA, S.L.	A Coruña	12.418	11.278	
16	MULTIMODAL DE TRANSPORTES AGRUPADOS, S.L.	A Coruña	11.660	12.780	
17	TRANS-AYAN, S.L.	Pontevedra	10.717	9.424	
18	HERTRANS, S.COOP. GALLEGA	A Coruña	10.595	9.190	
19	KARTÍN, S.L.	Pontevedra	10.285	9.975	
20	A CEN LOGÍSTICA, S.L.	Ourense	10.068	8.812	
	TOTAL		386.738	311.975	

ENTRE LOS PUERTOS Y LA CARRETERA AL CENTRO

En Galicia hay 15.703 empresas de transporte por carretera y su peso en el PIB regional y en el empleo ha motivado que la Administración haya habilitado una serie de ayudas y subvenciones que alivien los incrementos de los costes de las compañías.

Estas ayudas se han unido a las que ha habilitado el Gobierno Central y que actualmente ya están acabándose. Los problemas de las empresas de esta zona son similares a los del conjunto del país: altos costes fijos, problemas para cobrar una tarifa adecuada; escasez de conductores o falta de liquidez para la renovación de una flota envejecida.

Galicia tiene una realidad económica y geográfica que la convierten desde el punto de vista del transporte en un perfecto binomio marítimo/carretera, por esta razón, y como ocurre en sus comunidades costeras cercanas, las autoridades se centran en lograr mejorar el tráfico de mercancías por ferrocarril. Para conseguirlo, se pretende potenciar las obras del denominado Corredor Atlántico, un conjunto

de actuaciones que podrían movilizar hasta 6.600 empleos y triplicará la cuota modal del ferrocarril. De hecho, la Xunta de Galicia, junto con los representantes del Principado de Asturias, Cantabria y Castilla y León han unido sus voces para exponer "la relevancia del Corredor Atlántico para las tres regiones", y todo ello con el objetivo de "triplicar la cuota modal del ferrocarril de mercancías en 2040; reducir la emisión de más de 22 millones de toneladas de CO₂ y hacer más competitivo el transporte ferroviario, lo que implicaría un ahorro de costes superior a los 1.300 millones de euros". Según los datos estadísticos y de facturación de las empresas de



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	-3.802	2,45%	-26,06%	18.004	194	81.423
	403	423,99%	18,36%	2.932	n.d.	66.166
	1.552	61,46%	17,75%	11.619	97	45.287
	485	18,42%	3,02%	22.568	192	n.d.
	1.659	5,32%	8,81%	26.588	152	28.025
	47	29,58%	1,09%	5.847	17	122.270
	695	-3,10%	9,77%	9.183	60	20.020
	45	-1,15%	0,43%	10.923	132	18.228
	460	7,81%	8,23%	7.122	57	14.498
	-41	20,61%	-0,99%	5.721	32	n.d.
	173	10,45%	4,27%	4.077	120	14.267
	-252	18,63%	-3,75%	8.355	104	18.940
	1.333	28,23%	18,73%	9.612	33	13.342
	328	8,84%	6,43%	8.043	96	15.706
	641	10,11%	12,02%	7.353	108	14.964
	526	-8,76%	7,14%	9.708	110	12.721
	290	13,71%	3,62%	10.824	98	11.750
	2	15,28%	0,08%	3.652	5	n.d.
	102	3,11%	2,82%	5.020	66	11.970
	536	14,25%	11,56%	6.403	40	12.631
	5.184	23,96%	3,88%	193.553	1.713	522.207



transporte por carretera gallegas, se aprecia que existe una cierta uniformidad en el tamaño y la facturación, pero una importante disparidad en los resultados y rentabilidad de las empresas que varían enormemente de ejercicio en ejercicio. Llama la atención en la disparidad de la rentabilidad ya que no existe una aparente coherencia entre las empresas de mayor facturación (con rentabilidades de entre dos dígitos y el 0 por ciento) y las más modestas, en las

Según los datos estadísticos y de facturación de las empresas de transporte por carretera gallegas, se aprecia que existe una cierta uniformidad en el tamaño y la facturación, pero una importante disparidad en los resultados y rentabilidad de las empresas

que ocurre lo mismo, habiendo tenido facturaciones superiores de un ejercicio a otro. ✎



	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	STEF IBERIA, S.A.U.	Madrid	409.156	376.280	
2	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS SPAIN, S.A.	Madrid	403.504	374.222	
3	CEVA FREIGHT ESPAÑA, S.L.	Madrid	181.796	131.527	
4	ONTIME CORPORATE UNION, S.A.	Madrid	149.293	110.736	
5	TRANS X TAR, S.L.	Madrid	119.280	95.503	
6	LOGISTA FREIGHT, S.A.	Madrid	117.558	112.529	
7	TRANSPORTES BOYACÁ, S.L.	Madrid	98.486	95.016	
8	DHL FREIGHT SPAIN, S.L.	Madrid	96.928	82.664	
9	GRUPO TRANSAHER, S.L.	Madrid	93.598	82.409	
10	CEVA LOGISTICS ESPAÑA, S.L.	Madrid	87.192	80.125	
11	SODICAR SOCIEDAD DE DISTRIBUCIÓN, S.L.	Madrid	76.820	86.746	
12	TAISA LOGISTICS 1960, S.A.U.	Madrid	70.446	60.163	
13	ONTIME TRANSPORTE Y LOGÍSTICA, S.L.U	Madrid	66.003	36.970	
14	T D N, S.A.U.	Madrid	65.580	59.027	
15	SENDING TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN, S.A.U.	Madrid	58.503	48.712	
16	CAT ESPAÑA FLETAMENTOS Y TRANSPORTES, S.A.	Madrid	49.773	44.793	
17	TRANSMEC DE BORTOLI GROUP ESPAÑA, S.A.	Madrid	48.652	33.130	
18	PALLETWAYS IBERIA, S.L.	Madrid	44.740	38.732	
19	TRANSPORTES GARCÍA DE LA FUENTE, S.L.	Madrid	44.355	47.183	
20	TXT CENTRAL NETWORK SERVICES, S.L.	Madrid	42.425	n.d.	
	TOTAL		2.324.090	1.996.469	

EL MAYOR CENTRO LOGÍSTICO DE ESPAÑA

El transporte de mercancías en la comunidad autónoma de Madrid ha ganado peso año a año, hasta alcanzar el 7,5% del PIB regional. Actualmente, región puede presumir de ser la que más instalaciones logísticas tiene de España.

La situación geográfica de Madrid, en el centro peninsular, es la clave que ha permitido a esta comunidad autónoma convertirse en una de las regiones con mayor número de empresas de transporte de mercancías por carretera, así como instalaciones logísticas de todo tipo, destacando las destinadas a realizar transporte

intermodal, bien por ferrocarril o en avión. La realidad es que cuenta con más de 30.000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera, además, de ser la región con mayor concentración de infraestructuras logísticas. De hecho, lidera el número de empresas del sector logístico, con el 70% del total nacional, según la

información facilitada por la propia administración madrileña. Para ayudar a aquellas personas que quieran trabajar de transportista Madrid ha habilitado una partida de dos millones de euros que subvencionará el coste de obtener el permiso de conducción de vehículos destinados al transporte de. Se trata del Programa de Formación para Conductores Profesionales, al que se han adherido 40 autoescuelas de la región, con las que se firmará un convenio de colaboración en este sentido en las próximas semanas. El Ejecutivo autonómico prevé que de esta iniciativa se beneficiarán alrededor de 2.800 personas. En la comunidad por excelencia de la

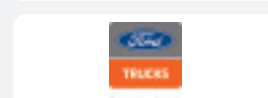


	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	10.640	8,74%	5,75%	235.068	2156	473.808
	10.085	7,82%	8,95%	180.439	1530	n.d.
	1.574	38,22%	1,69%	124.376	182	n.d.
	1.942	34,82%	0,60%	346.363	1142	n.d.
	1.471	24,90%	3,89%	52.237	364	146.142
	3.648	4,47%	13,55%	35.389	93	133.235
	3.765	3,65%	6,45%	76.252	286	104.901
	1.207	17,26%	5,17%	31.149	159	133.172
	822	13,58%	3,85%	28.772	544	103.112
	-4.189	8,82%	-7,90%	70.683	1144	n.d.
	-461	-11,44%	-4,77%	45.179	249	n.d.
	1.557	17,09%	10,11%	19.197	55	95.446
	1.661	78,53%	2,98%	74.745	409	89.980
	427	11,10%	1,89%	20.935	522	79.155
	2.101	20,10%	11,61%	23.801	176	n.d.
	-2.094	11,12%	-6,24%	44.192	102	73.586
	1.300	46,85%	10,66%	16.216	107	51.442
	2.265	15,51%	15,10%	20.001	81	22.910
	-1.212	-5,99%	-5,15%	22.986	239	43.463
	8	n.d.	0,12%	8.716	15	50.735
	36.517	16,41%	3,30%	1.476.696	9.555	1.601.085



La situación geográfica de Madrid, en el centro peninsular, es la clave que ha permitido a esta comunidad autónoma convertirse en una de las regiones con mayor número de empresas de transporte de mercancías

logística, destacan las facturaciones de las grandes empresas globales que, salvo los momentos de crisis, mantienen crecimientos sostenidos. Teniendo en cuenta que 2020 fue un año malo para empezar a recuperarse de la crisis de la Covid, la progresión de las empresas ha sido clara, eso sí, con diferentes fortunas. No cabe más que cotejar las diez primeras empresas que muestran los datos, en los que la primera factura casi 5 veces más que la décima y casi 10 veces más que la vigésima. Con los datos disponible sobre la facturación en 2022, se confirma que, en términos generales, el transporte y la logística en Madrid ha funcionado muy bien. ✓



	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	PRIMAFRIO, S.L.U.	Murcia	511.419	456.757	
2	LINEAGE SPAIN TRANSPORTATION, S.L.	Murcia	170.828	162.826	
3	TRANSPORTES EL MOSCA, S.A.	Murcia	123.823	119.213	
4	TRANSPORTES GRUPO CALICHE, S.L.	Murcia	100.932	87.887	
5	DISFRIMUR, S.L.	Murcia	56.609	56.631	
6	TRANSPORTES LA FAMA, S.A.	Murcia	51.193	44.073	
7	CAMPILLO PALMERA, S.L.	Murcia	42.414	39.841	
8	TRANSPORTES EUROCRUZ, S.L.	Murcia	40.379	41.935	
9	FRESH & CARRY, S.A.	Murcia	37.765	24.693	
10	OPERADORES LOGÍSTICOS DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Murcia	32.943	32.062	
11	CAPITRANS, S.L.	Murcia	32.704	31.897	
12	AGETRANS DEMETRIO E HIJOS, S.L.	Murcia	27.915	24.007	
13	TRANSPORTES HERMANOS CORREDOR, S.A.	Murcia	26.013	24.522	
14	EUROPEA DE CONTENEDORES, S.A.	Murcia	25.402	23.022	
15	HERVÍAN, S.L.	Murcia	22.430	19.928	
16	PRIMAVIA EUROPE, S.L.	Murcia	20.092	10.467	
17	MOSCA-MARÍTIMO BALEARES, S.L.	Murcia	20.081	18.052	
18	EUROLOMA, S.L.	Murcia	19.673	19.053	
19	LOGÍSTICA GRILLO, S.L.	Murcia	19.612	19.728	
20	TRADOMI, S.L.	Murcia	15.501	14.607	
	TOTAL		1.397.727	1.271.199	

REGIÓN INTERMODAL POR NATURALEZA

En la actualidad en la Región de Murcia existen más de 5.000 empresas cuya actividad es el transporte de mercancías por carretera, y con una clara presencia de microempresas y autónomos con un solo vehículo.

Apenas el 47% asegura tener asalariados, pero que de media alcanzan los nueve asalariados por empresa, que está por encima de lo que sucede en el resto del país, donde el porcentaje baja hasta los siete trabajadores. Por su parte, la cantidad de vehículos autorizados en el sector asciende supera los 25.000, de los que 6.653 son

de servicio privado y los 19.421 restantes de servicio público. Del total, 4.000 son vehículos ligeros y 22.000 pesados. La patronal del transporte murciana, FROET, incide en un dato que no aporta el informe de Competitividad presentado por el Gobierno regional, y son los más de 10.000 semirremolques frigoríficos que poseen las empresas murcianas, lo que equivale al

17,14% de todos los existentes en España.

El transporte de mercancías por carretera de Murcia tiene el complemento ideal en las mercancías que moviliza el Puerto de Cartagena. Los últimos datos, referidos a los primeros meses de 2023 han sido, además, muy positivos ya que el volumen de tráfico portuario total movido ha ascendido a 9,5 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 8,84 por ciento. Por tipo de tráfico ha destacado el incremento de un 24,6 por ciento registrado en el movimiento de graneles sólidos que asciende a cerca de 2,2 millones de toneladas. El carbón y coque encabezan



	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	53.578	11,97%	43,13%	165.378	372	600.500
	2.776	4,91%	2,46%	163.613	827	n.d.
	1.738	3,87%	2,72%	66.111	310	n.d.
	2.411	14,84%	5,86%	54.464	185	123.470
	476	-0,04%	2,12%	27.857	763	62.259
	3.280	16,16%	18,17%	24.299	53	55.950
	1.444	6,46%	5,25%	36.214	191	49.695
	11	-3,71%	0,25%	18.792	221	40.130
	378	52,93%	8,68%	5.732	23	48.056
	959	2,75%	9,07%	14.107	59	35.969
	1.255	2,53%	10,78%	15.526	179	37.556
	126	16,28%	1,31%	15.913	245	34.731
	132	6,08%	1,48%	12.214	174	33.014
	658	10,34%	5,61%	15.551	118	27.655
	361	12,56%	3,05%	15.772	258	26.401
	63	91,96%	0,76%	8.369	143	39.775
	113	11,24%	1,43%	11.516	195	n.d.
	1.010	3,25%	10,10%	13.455	86	21.999
	307	-0,59%	5,04%	8.442	173	24.390
	113	6,12%	1,24%	11.089	133	20.139
	71.192	9,95%	138,52%	704.414	4.708	1.281.689

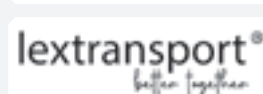
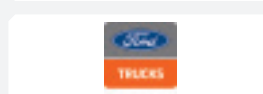


El transporte de mercancías por carretera de Murcia tiene el complemento ideal en las mercancías que moviliza el Puerto de Cartagena

el ranking de crecimiento con más de 810.000 toneladas movidas, la mayor parte exportadas, y que representa un aumento del 140%.

Los datos económicos y de facturación muestran un funcionamiento del sector bastante homogéneo y, eso sí, una gran diferencia entre la primera empresa de transportes, Primafrío, y la demás.

Excepto algunas excepciones, las facturaciones han crecido en los últimos ejercicios y, según los mostrados sobre 2022, la actividad ha crecido considerablemente. Por último, es de destacar que la rentabilidad ha resultado positiva en todas las empresas mostradas. ✍



	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	TRUCK AND WHEEL GROUP, S.L.	Navarra	197.104	176.617	
2	TRUCK AND WHEEL, S.L.	Navarra	123.858	111.382	
3	GEODIS RT SPAIN, S.A.	Navarra	122.330	107.558	
4	TRANSBIDASOA, S.A.	Navarra	44.565	41.918	
5	LODISNA, S.L.	Navarra	34.154	31.833	
6	TRANSPORTES ABYCER, S.L.	Navarra	25.477	25.454	
7	TRANS JAYLO S.A.	Navarra	25.461	22.270	
8	TRANSPORTES CRUZ, S.L.	Navarra	24.506	23.631	
9	GASÓLEOS ARTAJONA, S.L.	Navarra	22.843	14.463	
10	VICARLI TRUCK, S.L.	Navarra	18.366	17.912	
11	TRANSPORTES MATÍAS ELIPE, S.L.	Navarra	14.903	13.640	
12	PAMPLONA TRANSPORTE INMEDIATO, S.L.U.	Navarra	11.610	8.615	
13	TRANSPORTES ARANZADI E HIJOS, S.L.	Navarra	11.464	9.654	
14	TRANSPORTES PETROLÍFEROS COORDINADOS, S.L.	Navarra	11.078	10.094	
15	ANDOTRANS S XXI, S.L.	Navarra	8.941	7.524	
16	TRANSPORTES Y SERVICIOS ABLITAS, S.L.	Navarra	8.582	6.108	
17	VICARLI LOGÍSTICA, S.L.	Navarra	8.355	8.649	
18	AUNDITRANS, S.L.	Navarra	7.281	6.173	
19	NAVANOR LOGISTICS, S.L.	Navarra	6.180	6.359	
20	BARCARGO TRUCK, S.L.	Navarra	6.142	5.896	
	TOTAL		733.200	655.751	

REGIÓN DE TRÁNSITO DEL MAR AL INTERIOR

En la Comunidad Foral de Navarra existen 5.700 autorizaciones de transporte pesado de mercancías, 1.000 de transporte ligero de mercancías, 523 de autobuses, 438 de taxi; 93 de VTC y 86 autorizaciones de ambulancias.

En Navarra el sentimiento generalizado del sector ha sido de alivio durante el año por la continuidad de la bonificación de los 20 céntimos por litro y 5 céntimos hasta final de año, y así lo confirmó el presidente de Tradisna, Peio Perochena, en una entrevista realizada por la Cadena SER. Perochena, calificó la medida de

“balón de oxígeno, pero no suficiente. Nunca es suficiente. Con los tiempos que corren hoy en día”.

En el mismo sentido, el Gobierno de Navarra, concedió ayudas para la renovación de flotas de transporte de mercancías. En total, fueron 6,6 millones de euros, de los cuales el Ejecutivo foral recibirá del Estado 3,8 millones adicionales, que se suman a los 2,8

millones de euros ya asignados en un principio. Entre las dos subvenciones se han invertido más de 15 millones en el sector con el objetivo de paliar el incremento de los costes de los productos petrolíferos.

A diferencia del País Vasco, que cuenta con la carga de trabajo que aporta el Puerto de Bilbao, Navarra tiene pocas posibilidades de realizar transporte intermodal. En la actualidad el transporte ferroviario es muy reducido.

Precisamente, eso es lo que pretende revertir la Administración vasca, con la construcción de una variante ferroviaria entre los polígonos de Landaben y Arazuri-Orcuyen con un gasto de 1,7 millones de euros y 13 meses de



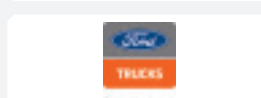
	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	93	11,60%	0,01%	148.845	1028	n.d.
	398	11,20%	0,47%	111.793	98	n.d.
	713	13,73%	3,01%	33.782	232	135.327
	357	6,31%	2,59%	19.246	62	47.232
	1.112	7,29%	4,74%	18.337	284	40.897
	-469	0,09%	-4,31%	14.239	102	n.d.
	3.117	14,33%	13,23%	25.560	170	n.d.
	637	3,70%	5,17%	15.170	166	28.647
	416	57,94%	11,99%	4.430	16	50.263
	1.142	2,54%	8,88%	13.152	94	20.059
	262	9,26%	2,33%	12.558	66	15.642
	316	34,76%	6,55%	5.581	200	17.539
	374	18,75%	8,78%	4.924	21	13.131
	608	9,75%	12,96%	6.420	97	14.466
	704	18,84%	23,86%	3.768	30	n.d.
	509	40,50%	5,40%	6.695	79	n.d.
	623	-3,40%	26,66%	2.993	76	10.450
	191	17,96%	8,40%	2.887	15	7.067
	55	-2,82%	2,07%	3.185	8	6.939
	58	4,16%	0,37%	3.402	40	7.173
	11.216	11,81%	2,73%	456.966	2.884	414.833

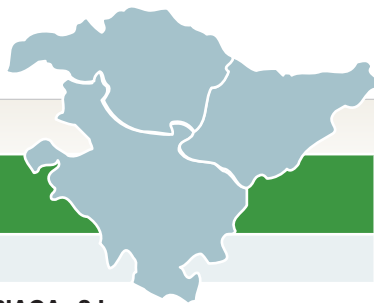


A diferencia del País Vasco, que cuenta con la carga de trabajo que aporta el Puerto de Bilbao, Navarra tiene pocas posibilidades de realizar transporte intermodal

ejecución. Con ello, pretende "impulsar el transporte ferroviario de mercancías, mucho más sostenible que el transporte por carretera, así como acelerar la transición ecológica del sector".

Como ocurre en otras comunidades autónomas, existe una gran diferencia de tamaños entre las primeras empresas de transporte y logística y todas las demás. Según los datos disponibles sobre la facturación de 2022, ha sido un buen año para el sector y se ha aumentado la facturación en casi todos los casos; por otra parte, no sólo las grandes empresas navarras mejoraron del 2020 a 2021 en porcentajes de dos dígitos, las empresas más pequeñas también registran mejorías del 30 y el 40%. ➤





	COMPañÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	DHL PARCEL IBERIA, S.L.	Gipuzkoa	340.506	299.402	
2	TRANSBIAGA-TRANSPORTES USABIAGA, S.L.	Gipuzkoa	83.639	132.356	
3	SAN JOSÉ LÓPEZ, S.A.	Gipuzkoa	66.932	69.217	
4	TUDEFRIGO, S.L.	Gipuzkoa	50.623	42.394	
5	OLANO SEAFOOD IBÉRICA, S.A.	Gipuzkoa	45.515	43.242	
6	ECHEMAR, S.L.	Gipuzkoa	40.510	37.556	
7	TRANSORDIZIA HIGH & HEAVY, S.L.	Gipuzkoa	25.909	20.895	
8	TRANSPORTES INSAUSTI, S.A.	Gipuzkoa	25.705	24.477	
9	ONTIME PAÍS VASCO, S.L.	Gipuzkoa	21.862	18.110	
10	BILOGISTIK, S.A.	Bizkaia	20.718	12.057	
11	DUVENBECK LOGÍSTICA, S.L.	Araba/Álava	19.787	12.058	
12	ARÍN EXPRESS, S.L.	Gipuzkoa	19.685	13.219	
13	OLANO NORTE, S.L.	Gipuzkoa	17.159	13.971	
14	BILDUTRUCK, S.L.	Gipuzkoa	16.921	15.690	
15	ASTRASA, S.A.	Gipuzkoa	14.102	12.800	
16	TRANSPORTES BASEGAR, S.A.	Bizkaia	12.500	10.406	
17	TECNIRUTA-CONCISA, S.A.	Bizkaia	12.105	11.354	
18	DEVESA-EXPRESS, S.L.	Gipuzkoa	11.969	11.553	
19	T M I TRANS, S.L.	Bizkaia	11.935	8.746	
20	GRÚAS Y TRANSPORTES IBARRONDO, S.A.	Bizkaia	11.907	12.620	
	TOTAL		869.987	822.124	

LA INDUSTRIA Y EL MAR, DOS GRANDES VALORES

El sector del transporte de mercancías por carretera en País Vasco es de vital importancia para la economía de la región; la cercanía a la frontera francesa y el buen comportamiento del Puerto de Bilbao construyen buenos ejercicios.

El País Vasco tiene registradas en la actualidad más de 9.000 empresas de transporte por carretera, entre pymes, grandes empresas y autónomos. Una cifra nada desdeñable que convierte al sector en uno de los más importantes por su aportación al PIB general.

En el caso del País Vasco donde las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa han

seguido los pasos de Álava y, desde finales del 2021, han asumido las funciones y los medios, patrimoniales y personales, para ejercer latransferencia de las competencias en materia de transporte, aprobada por la Comisión Mixta de Transferencias.

Pero si algo está marcando el “día a día” de las empresas de transporte del País Vasco es la decisión, tomada por la diputación de Guipúzcoa de

cobrar peaje a los transportistas por el uso de las carreteras regionales. Un conflicto que se arrastra de 2018 y que en 2023 se recrudeció.

Al tiempo que se discuten lo peajes, destacan las diferentes ayudas que el Gobierno autonómico ha establecido para ayudar al sector.Un “Renove Camiones”, con el que el Gobierno Vasco pretende completar la sustitución efectiva de los vehículos más antiguos del parque.

Por otro lado, el Departamento de Trabajo y Empleo del Gobierno Vasco ha anunciado que destinará 1,3 millones de euros a la formación en materia de logística y transporte que se va materializar a través de una subvención al Ayuntamiento de Vitoria,



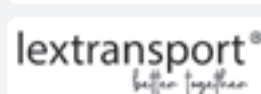
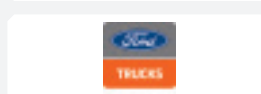
	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	3.133	13,73%	2,29%	188.359	1592	358.347
	-5.489	-36,81%	-4,71%	145.522	592	n.d.
	-5.492	-3,30%	-11,09%	48.747	194	n.d.
	-32	19,41%	0,04%	21.636	225	68.103
	2.035	5,25%	14,77%	16.106	78	52.405
	3.696	7,87%	11,41%	33.944	295	50.676
	688	23,99%	0,13%	23.957	122	n.d.
	1.955	5,02%	13,79%	17.514	147	29.400
	315	20,71%	3,06%	11.927	115	32.900
	507	71,83%	7,02%	8.425	20	n.d.
	412	64,10%	9,07%	5.158	41	31.153
	206	48,92%	3,96%	6.165	54	24.051
	277	22,81%	1,47%	10.629	133	29.950
	268	7,85%	3,24%	7.103	31	19.475
	442	10,17%	6,48%	8.152	77	17.061
	348	20,12%	3,23%	5.906	24	n.d.
	532	6,61%	9,34%	6.489	32	15.202
	235	3,60%	4,82%	6.635	78	16.554
	282	36,46%	7,34%	4.795	18	12.729
	16	-5,65%	0,09%	19.754	84	n.d.
	4.333	5,82%	0,81%	596.920	3.952	758.005



Si algo está marcando el “día a día” de las empresas de transporte del País Vasco es la decisión, tomada por la diputación de Guipúzcoa de cobrar peaje a los transportistas por el uso de las carreteras regionales

dotado de más de un millón de euros y 300.000 euros a la Diputación Foral de Álava. Por último, las cerca de 5.000 empresas y autónomos dedicados al sector del transporte en Vizcaya dispondrán de una nueva línea de subvenciones para modernizar y adaptar la flota.

En el País Vasco ninguna empresa de transportes alcanza una facturación de 100 millones de euros, excepto el operador DHL Iberia que triplica esta cantidad. Por otra parte, se puede hablar de cierta homogeneidad en las empresas en el desarrollo de su ejercicio y, como en casi el resto del país, los datos disponibles de 2022 indican que ha sido un buen ejercicio para todos. ✍



	COMPAÑÍA	Central	Facturación 2021 (*)	Facturación 2020	
1	GRUPO LOGÍSTICO ARNEDO, S.L.	La Rioja	37.021	36.002	
2	TRANSPORTES SÁEZ, S.L.	La Rioja	14.173	13.536	
3	TRANSPORTES VALLE DEL OJA, S.L.	La Rioja	12.964	11.719	
4	JOSÉ MARIA NAVAJAS, S.L.	La Rioja	11.496	11.371	
5	CENTRO DE NEGOCIOS OCÓN, S.L.	La Rioja	11.258	10.337	
6	ISATIR-2011, S.L.	La Rioja	10.125	8.276	
7	TRANSPORTES DAVID GARCÍA LÓPEZ, S.L.	La Rioja	6.706	6.857	
8	LOGROPAL, S.L.	La Rioja	6.532	5.997	
9	TRANSPORTES VIGUERA, S.A.	La Rioja	5.930	5.655	
10	TRANSPORTES MAPILO, S.A.	La Rioja	4.627	4.055	
11	AGENCIA DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA OCÓN, S.L.	La Rioja	4.465	4.328	
12	GRUAS VALLARÍN, S.L.	La Rioja	4.184	4.155	
13	TRANSPORTES ENRIQUE PUENTE, S.L.	La Rioja	3.905	3.366	
14	GRUAS Y TRANSPORTES GARTE, S.A.	La Rioja	3.510	3.422	
15	TRANSPORTES JOSEAN, S.L.	La Rioja	3.129	2.756	
16	GANADOS CERRO MIRABEL, S.L.	La Rioja	3.047	5.978	
17	TRANS LOGROÑO, S.A.	La Rioja	2.828	2.482	
18	GRUAS GONZÁLEZ E HIJOS, S.L.	La Rioja	2.745	2.003	
19	TRANSPORTES DE MERCANCIAS DE LOGROÑO, S.L.	La Rioja	2.247	2.050	
20	TRANSPORTES FRIGORÍFICOS JLP, S.L.	La Rioja	2.082	2.254	
TOTAL			152.975	146.600	

LA CONEXIÓN ENTRE EL NORTE Y LA MESETA

La Rioja tiene en el transporte de mercancías una de las actividades destacadas de su economía y se diversifica en el transporte procedentes del País Vasco, compitiendo con Aragón, y su propia producción hortofrutícola.

El Gobierno de La Rioja ha habilitado ayudas encaminadas a solventar la escasez de conductores profesionales. En concreto, los jóvenes de entre 18 y 30 años, puedes solicitar un préstamo de hasta 2.000 euros para sacarte el carnet de conducir de coche y hasta 3.000 euros para cada uno de los permisos profesionales de

conducción. Eso sí, el plazo de amortización máximo del préstamo es de tres años.

La Administración riojana, por otro lado, está decidida a que la región cuente con una plataforma logística adecuada a las necesidades del sector en la actualidad y que, además, sea el inicio de la potenciación del transporte intermodal. En este caso,

combinando el transporte ferroviario de mercancías con el transporte por carretera.

Para lograrlo, ha apostado por el Centro Logístico Intermodal de La Rioja (CLIR), proyecto de colaboración público-privada al que el Gobierno de La Rioja aportará 3,65 millones de euros para potenciar la infraestructura construida por la empresa Transportes Royo en el polígono de El Sequero. El objetivo es muy claro, duplicar la capacidad de transporte de mercancías y almacenaje del centro, con el objetivo de conectar las exportaciones e importaciones riojanas con el puerto marítimo de Barcelona. Las empresas de transporte riojanas

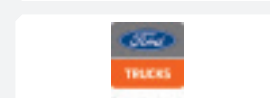


	Resultado del ejercicio 2021	2021 vs 2020 (%)	Rentabilidad económica	Activo	Nº de empleados	Facturación 2022 (*)
	-1.617	2,83%	-11,59%	18.737	273	n.d.
	862	4,70%	8,23%	13.911	131	17.865
	2.125	10,63%	22,89%	12.232	68	15.242
	135	1,10%	1,87%	9.535	103	14.452
	904	8,91%	13,43%	7.770	128	n.d.
	108	22,35%	2,06%	6.892	66	12.443
	425	-2,21%	6,00%	8.959	50	8.634
	384	8,93%	10,44%	4.956	23	n.d.
	-457	4,86%	-31,17%	1.941	34	n.d.
	379	14,11%	7,98%	6.485	35	6.177
	-163	3,17%	-10,22%	2.147	19	n.d.
	267	0,68%	14,15%	2.512	39	4.956
	58	16,00%	3,83%	1.965	33	4.927
	39	2,57%	0,73%	6.867	38	4.198
	58	13,54%	2,91%	2.603	30	4.046
	36	-49,03%	4,20%	1.108	4	7.005
	345	13,97%	26,46%	1.740	18	3.192
	-177	37,04%	-6,33%	3.643	36	3.617
	98	9,63%	14,57%	893	13	n.d.
	151	-7,64%	8,91%	2.259	20	2.193
	3.958	4,35%	4,31%	117.155	1.161	108.944



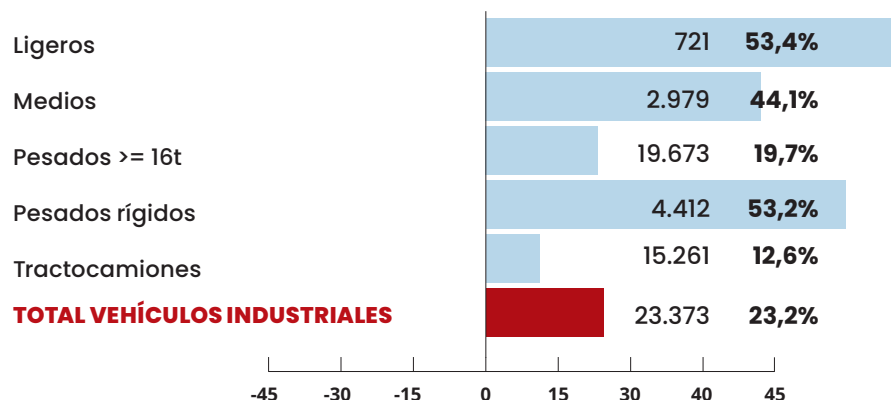
La Administración riojana está decidida a que la región cuente con una plataforma logística adecuada a las necesidades del sector en la actualidad

se caracterizan por unos tamaños modestos, pero relativamente estables. Destaca de las demás el Grupo Logístico Arnedo que triplica en facturación a la siguiente compañía y que supone un auténtico tractor económico para la zona. De nuevo se observa un buen ejercicio 2022 para las empresas que los han declarado. ✍



INDUSTRIALES

UNIDADES Y VARIACIÓN INTERANUAL ENERO-OCTUBRE 2023



MATRICULACIONES MARCAS CAMIONES PESADOS RÍGIDOS >= 16 T

MARCA	Clasificación	ENERO-OCTUBRE 2023		
		Unidades 2023	Unidades 2022	% Cto.
ASTRA	12	3	3	0,0%
BMC	12	3	7	-57,1%
BUXO	10	24	4	500,0%
DAF	7	132	139	-5,0%
FORD TRUCKS	8	68	64	6,3%
IRIZAR	11	10	0	--
IVECO	1	1.137	561	102,7%
MAN	5	469	434	8,1%
MERCEDES-BENZ	3	815	469	73,8%
RENAULT TRUCKS	2	883	662	33,4%
ROSENBAUER	14	1	18	-94,4%
SCANIA	4	473	158	199,4%
TATRA	13	2	4	-50,0%
UROVESA	9	32	20	60,0%
VOLVO	6	360	336	7,1%
TOTAL		4.412	2.879	53,2%

MATRICULACIONES MARCAS TRACTOCAMIONES

MARCA	Clasificación	ENERO-OCTUBRE 2023		
		Unidades 2023	Unidades 2022	% Cto.
BMC	9	61	39	56,4%
DAF	4	2.092	2.191	-4,5%
FORD TRUCKS	8	372	442	-15,8%
IVECO	2	2.216	2.172	2,0%
MAN	5	1.952	1.199	62,8%
MERCEDES	6	1.903	2.005	-5,1%
RENAULT TRUCKS	7	1.571	1.407	11,7%
SCANIA	3	2.130	1.832	16,3%
VOLVO	1	2.964	2.266	30,8%
TOTAL		15.261	13.553	12,6%

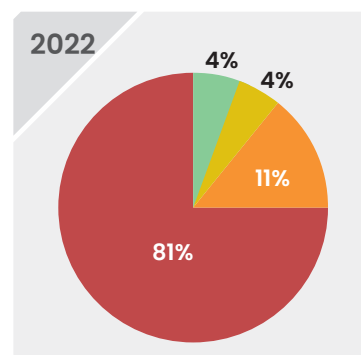
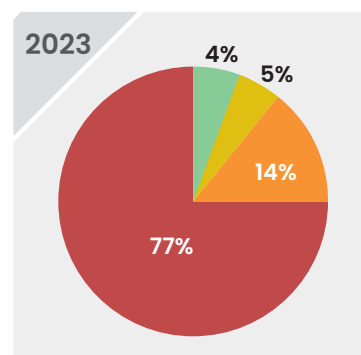
VO

VENTAS COMERCIALES LIGEROS

SEGMENTO
Derivados y Furgonetas
Pick Up
Comercial Medio <=3,5Tn
Ind. Ligero >3,5Tn <6Tn
Ind. Ligero >=6Tn <=16Tn
Ind. Pesado >16Tn
Tractocamiones
Autobuses
TOTAL

INDUSTRIAL PESADO >16 T DISTRIBUCIÓN POR ANTIGÜEDAD

Antigüedad	% Var
<= 3 años	7,7
> 3 - <=5 años	34,9
> 5 - <=10 años	36,7
> 10 años	-0,4
TOTAL	5,4



■ <=3 años ■ >3 - <= 5 años
■ >5 - <= 10 años ■ >10 años

COMERCIALES LIGEROS

UNIDADES Y VARIACIÓN
INTERANUAL ENE-OCT 2023

Derivados de turismo

611 91,5%

Furgonetas

53.448 25,1%

Pick-Up

7.169 33,1%

Total deriv. turismo, furgonetas y Pick-up

61.228 26,4%

Comerciales ligeros < 2,8t

11.283 -1,5%

Furgón/Combi >= 2,8 <= 3,5t

36.902 25,3%

Camión/chasis cabina >= 2,8 <= 3,5t

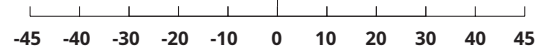
9.034 13,6%

Total furgones y camiones/chasis y ligeros

57.219 17,1%

TOTAL COMERCIALES LIGEROS

118.773 21,7%

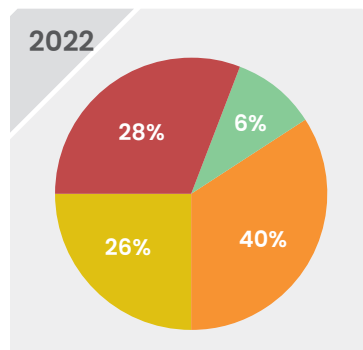
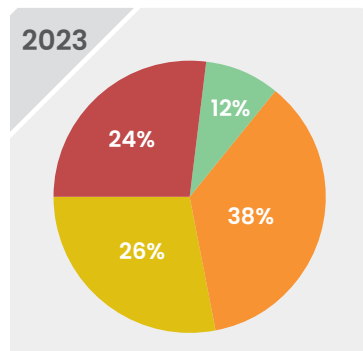


E INDUSTRIALES ENE-OCT 2023

	UNIDADES	VAR %	CUOTA%
	125.831	10,1	41,2
	9.119	4,9	3,0
	130.548	4,9	42,7
	1.962	-8,4	0,6
	6.643	-0,8	2,2
	7.512	5,4	2,5
	20.689	12,6	6,8
	3.297	-4,8	1,1
	305.601	7,1	100,0

TRACTOCAMIONES DISTRIBUCIÓN POR ANTIGÜEDAD

Antigüedad	% Var
<= 3 años	117,5
> 3 - <=5 años	14,5
> 5 - <=10 años	7,0
> 10 años	-4,1
TOTAL	12,6



■ <=3 años
 ■ >3 - <= 5 años
 ■ >5 - <= 10 años
 ■ >10 años

Fuente: Ganvam.

MATRICULACIONES DERIVADOS, FURGONETAS Y PICK-UP

MARCA	ENERO-OCTUBRE 2023		
	Unidades 2023	Unidades 2022	% Cto.
RENAULT	12.769	8.400	52,0%
PEUGEOT	9.568	8.585	11,5%
CITROËN	8.389	8.773	-4,4%
TOYOTA	6.404	5.034	27,2%
FORD	6.621	4.590	44,2%
FIAT	3.826	2.308	65,8%
OPEL	3.507	3.484	0,7%
VOLKSWAGEN	3.791	2.456	54,4%
NISSAN	1.708	1.390	22,9%
SSANGYONG	870	1	86900,0%
MERCEDES-BENZ	2.191	1.288	70,1%
DFSK	526	473	11,2%
GOUPIL	333	306	8,8%
ISUZU	224	173	29,5%
DACIA	191	151	26,5%
PIAGGIO	230	262	-12,2%
NEXTEM	15	9	66,7%
EVO	8	2	300,0%
CHESH	2	0	--
ALKE	3	23	-87,0%
CENNTRO	13	26	-50,0%
DODGE	1	0	--
ESAGONO	1	1	0,0%
ETESIA	1	0	--
EVUM MOTORS	3	0	--
GARIA	3	0	--
JEEP	14	60	-76,7%
LEVC	1	5	-80,0%
MAXUS	15	0	--
TOTAL	61.228	48.444	26,4%

MATRICULACIONES FURGONES Y CAMIONES/CHASIS LIGEROS

MARCA	ENERO-OCTUBRE 2023		
	Unidades 2023	Unidades 2022	% Cto.
RENAULT	8.834	6.201	42,5%
FORD	9.015	8.938	0,9%
VOLKSWAGEN	7.011	4.979	40,8%
FIAT	5.262	4.236	24,2%
CITROËN	4.640	4.621	0,4%
PEUGEOT	3.825	3.372	13,4%
MERCEDES-BENZ	5.153	4.920	4,7%
IVECO	4.400	3.915	12,4%
TOYOTA	2.029	2.093	-3,1%
OPEL	2.120	2.298	-7,7%
NISSAN	1.378		71,8%
MAXUS	631	295	113,9%
RENAULT TRUCKS	938	775	21,0%
MAN	800	609	31,4%
FUSO	628	486	29,2%
ISUZU	542	315	72,1%
CENNTRO	13	7	85,7%
TOTAL	57.219	48.863	17,1%

Fuente: Anfac.

Agón Truck Centers renueva su centro Agón Delta

▲ Agón Truck Centers, distribuidor y reparador de Renault Trucks desde 1981, ha realizado una completa transformación en su centro Agón Delta, situado en Camarles (Delta del Ebro), con el objetivo de incrementar la calidad del servicio a sus clientes. Esta renovación incluye la remodelación de las zonas de recepción, la sala de conductores y las oficinas comerciales. Estas áreas ahora cuentan con un diseño moderno y funcional que proporciona un ambiente acogedor y cómodo. Otra de las principales novedades que Agón Truck Centers presenta en el centro de



Agón Delta es la incorporación de nuevas herramientas y equipos en el servicio de taller. Estas mejoras garantizan una mayor eficiencia y calidad en la reparación y el mantenimiento de los vehículos y semirremolques.

Además, se ha prestado especial atención a la zona de aparcamiento exterior para asegurar que los clientes disfruten de la máxima comodidad y accesibilidad al visitar las instalaciones de Agón Delta. ✓

DAF da a conocer los premiados al Técnico del Año 2023 de España y Portugal



▲ Durante los días 2 y 4 de Noviembre se celebró entre el Centro de Formación de DAF de Azuqueca de Henares y otras localizaciones en Madrid la fase final del concurso Technician of the Year 2023 (Técnico del año), para España y Portugal, resultando ganadores Iván Manuel Grela del concesionario oficial DAF Talleres Cholo S.L. por España, y Telmo Alexandre Gonçalves del concesionario oficial DAF ACRV – Comércio de Veículos e Peças, S.A por Portugal.

La edición de este año contaba con un programa técnico de pruebas y otra parte lúdica cuyo objetivo era motivar a los asistentes y premiar la labor de estos excelentes profesionales. A la fase final del concurso llegaban los 10 técnicos Master & Diagnostic Technician de la red oficial de concesionarios y puntos de servicio DAF de España y Portugal que habían superado la prueba clasificatoria realizada a mediados de Octubre.

Durante dichos días, se ha puesto a prueba el conocimiento técnico y las habilidades de reparación y diagnóstico ante diversas situaciones y averías de los vehículos y componentes DAF, poniendo el foco en las capacidades del técnico para diagnosticar situaciones y resolver averías cada vez más complejas donde el nivel de conocimiento de los vehículos, sus sistemas y su integración global es fundamental.

Los ganadores, en representación de ambos países, competirán junto con un Asesor de Servicio de su propio concesionario en la final europea, que tendrá lugar en Eindhoven (Países Bajos) en febrero de 2024, con el objetivo de convertirse en el mejor European Service Team of the Year 2024. ✓

SUSCRÍBETE a nuestra revista

PRIMER MEDIO DE COMUNICACIÓN INDEPENDIENTE
DEL **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LA LOGÍSTICA**



11

revistas al año
+ boletín digital

Papel y digital



Una herramienta imprescindible para los empresarios de transporte y operadores logísticos. Un medio de comunicación independiente con una visión global de 360° del transporte de mercancías por carretera y la logística desde el ámbito normativo, información de productos y servicios, hasta las pruebas más exhaustivas de los nuevos vehículos.

www.todotransporte.com

Síguenos en:   

También puedes suscribirte en el teléfono 912 972 000 o contactar con nosotros en administracion@motordeventas.es



REPITE

UNA VEZ MÁS, RÉCORD EN BAJO CONSUMO

Repetir está en su naturaleza. Como Scania, que un año más (y van 6) ha ganado el premio Green Truck al camión más eficiente (esta vez con un **500S SUPER**), ha batido su propio récord en bajo consumo (un 8% menos) y ha vuelto a **impresionar a la prensa especializada** con un ahorro y unas prestaciones irrepetibles: **9 pruebas realizadas, 9 récords*** que nos sitúan, de nuevo, en lo más alto.

* 9 récords en consumo (gasóleo): En Camión: 23,8 l/100 km; En Ruta del Transporte (media velocidad/consumo): 24,7 l/100 km; Automotivo: 26,12 l/100 km; Transporte Profesional: 27,22 l/100 km; Truck: 26,499 l/100 km; Transporte 3: 27,55 l/100 km; En la Carretera Fenadisper: 27,77 l/100 km; Solo Camión: 29,75 l/100 km; Todo Transporte: 30,46 l/100 km.



scania.es



SCANIA