

DAF in action

Revista de DAF Trucks N.V.

Número 1, 2008

DAF 1928 - 2008:
**80 años de soluciones
de transporte innovadoras**



**Centro de pruebas
de motores DAF**



**Transporte de mercancías:
¿Quo Vadis?**

DAF

A PACCAR COMPANY

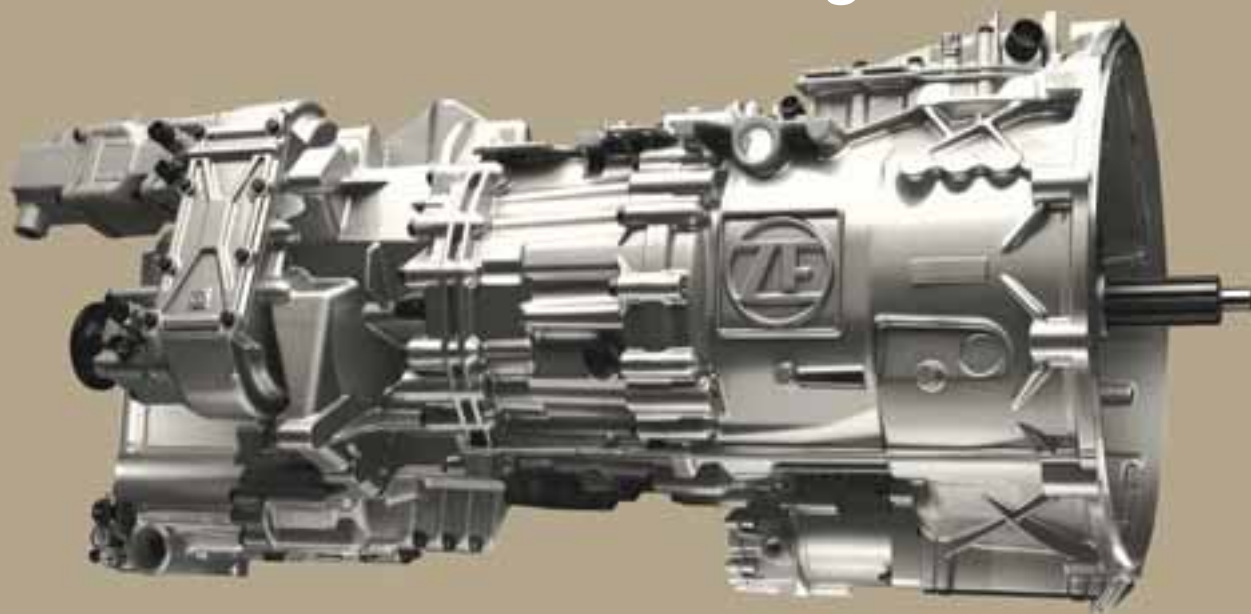


ZF-AST08-19 KE-COMMUNICATION

Debería llevar ZF.

Nº 1

Porque con AS-Tronic conducirá automáticamente seguro.



www.zf.com

No importa si se trata de tráfico pesado de larga distancia, vehículos de reparto o de vehículos especiales: con el nº 1 de las cajas de cambios automáticas, la conducción de los camiones es más segura. Con DAF AS-Tronic, el conductor lleva la carga que se le ha confiado de forma segura a su destino. TipMatic facilita su trabajo para que pueda concentrarse en lo que ocurre en la carretera. DAF AS-Tronic. Con toda seguridad el nº 1

Transmisiones para vehículos y tecnología de chasis



6. Centro de pruebas de motores DAF de categoría mundial
8. El futuro pertenece a los motores diésel
10. "La confianza tiene prioridad sobre los costes"
12. 80 años de soluciones de transporte innovadoras
20. FloraHolland: El Wall Street del mercado de las flores
23. La importancia de la satisfacción del cliente
24. El auge de la carga aérea
26. El doble papel de Formosa Plastics
28. Transporte de mercancías: ¿Quo Vadis?

80 años y muchos más...

El día 1 de abril se cumplieron exactamente ochenta años desde que los hermanos Hub y Wim van Doorne establecieron los cimientos de DAF Trucks. En estos ochenta años, el nombre de DAF ha crecido hasta convertirse en sinónimo de innovación en el transporte. En DAF, la base del éxito siempre ha sido ofrecer a los clientes un valor añadido. En las páginas 12 y 13 de esta revista DAF in action, encontrará una descripción general de estos 80 años de innovación en el transporte.

El año pasado se cumplieron exactamente cincuenta años desde que DAF fabricó su primer motor diésel. En estos 50 años, DAF ha ido marcando muchos hitos en el campo de los motores, tales como el motor turbo con refrigeración intermedia y el motor turbo con refrigeración intermedia avanzada (ATI). Desde entonces, DAF ha ido adquiriendo una gran experiencia. Guiado por el deseo producir motores diésel con un consumo aún menor y aún más limpios, DAF se ha mantenido a la cabeza de este sector. Y DAF vuelve a hacer historia al convertirse en el primer fabricante de camiones que ofrece una serie completa de vehículos EEV. Estos "DAF Enhanced Environmentally-friendly Vehicles" (normativa para vehículos ecológicos) producen un 50% menos de partículas que los motores Euro 5. Con los motores EEV, los motores diésel de DAF han conseguido valores de emisión que antes se consideraban imposibles, a no ser que se utilizaran motores de gas. En esta edición puede conocer por qué empresas como Jan de Rijk Logistics, la empresa de limpieza pública de Rotterdam Roteb y Dobbe Transport invierten en la tecnología diésel más limpia posible. Y los motores diésel limpios y de bajo consumo de combustible de DAF también son respetados en Bus World: durante la prestigiosa exhibición "Bus World Asia" en Shanghái, DAF recibió no uno, sino dos galardones importantes: "Mejor fabricante de motores de autocar del año" y "Mejor fabricante de motores de autobús del año". El jurado internacional, compuesto por periodistas especializados, apreció los motores PACCAR de 9,2 litros PR y de 12,9 litros MX diseñados y fabricados por DAF, debido a su fiabilidad y durabilidad líder en el sector, así como por su bajo consumo de combustible.

La moderna cartera de productos de DAF es el resultado de años de conocimientos y experiencia y, especialmente, de todo el empeño continuo para ofrecer a nuestros clientes los mejores productos. Y tras establecer otro récord, podemos preguntarnos si aún es posible que se produzcan mayores mejoras. Pero igual que sucede en el deporte, en DAF también consideramos que siempre se puede mejorar. Con estos pensamientos continuamos trabajando para obtener futuros desarrollos. Un futuro lleno de nuevos desafíos. Para el transporte de mercancías en general, como puede leer en la página 28. Y para el sector del transporte en concreto. Con la misma entrega y la misma filosofía que en los ochenta años anteriores, ofreceremos camiones con menor consumo de combustible, más limpios y más cómodos. En definitiva, seguiremos ofreciendo a nuestros clientes lo que llevan disfrutando durante años.

Colofón

DAF in Action es una publicación de DAF Trucks N.V.

Redacción: Corporate Communications Dept.
P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven, Países Bajos
www.daf.com

Diseño e impresión: GPB bv, Leiderdorp



Aad L. Goudriaan
Presidente



Coca-Cola elige LF

Como parte de la sustitución de su flota de servicio técnico, Coca-Cola Enterprises Nederland B.V. acaba de poner en funcionamiento los cinco primeros camiones rígidos de sus 28 vehículos DAF FA LF45. Joep van Aar, director de ventas de flota, en DAF Nederland (izquierda), entregó las llaves a Johan de Ruiten, director de operaciones de venta de Coca-Cola Enterprises Nederland B.V.



¿Qué puede hacer como conductor por el medio ambiente?

Algunos datos interesantes

DAF
A PACCAR COMPANY

Consejos para una conducción con menor consumo de combustible

DAF ha creado un práctico folleto destinado a los conductores con consejos para reducir el consumo de combustible. La información explica cómo el estilo de conducción y la velocidad afectan al consumo de combustible y señala la importancia de un correcto ajuste de los deflectores y la presión de los neumáticos. El folleto se puede obtener en los concesionarios DAF.

600 DAF para Giraud

Giraud, la empresa francesa de transporte internacional con una flota de 1.800 camiones, 3.000 remolques y 50 instalaciones en 15 países, ha comenzado en 2007 la mayor renovación de su flota de todos los tiempos: 900 camiones nuevos en un año, incluidos 600 camiones DAF XF105 con cabina Space Cab. DAF está encargado de satisfacer este pedido en diez países distintos en un período de diez meses.

De izquierda a derecha en la foto: Roland Louedoc (director de ventas de flota, DAF Francia), Jan van Keulen (director de ventas de flota y camiones usados, DAF Trucks), Stefan Burkle (director de adquisiciones, Giraud International), Ron Bonsen (miembro del consejo administrativo de DAF Trucks y responsable de marketing y ventas), Tarek Hosni director y presidente ejecutivo de Giraud International), Dick Leek (director general de DAF Francia) y Thierry de Veyrac (director financiero de Giraud International).



Un hito para Leyland Trucks

El 8 de abril, el camión número 300.000 salió de la línea de montaje de Leyland Trucks en Lancashire, Reino Unido. Un hito importante de estos 30 años de historia de la planta de Lancashire.

El camión, un XF105 con cabina Super Space Cab, se entregó a Mark Armstrong Transport Limited, un especialista en el transporte de maquinaria pesada. Mark Armstrong hizo acto de presencia en la planta de montaje el martes 8 de abril para conducir el XF105 desde la línea de producción, y fue vitoreado por muchos de sus 1.400 empleados.

Crecimiento rápido

Durante los últimos meses, la producción de Leyland Trucks ha aumentado considerablemente a fin de satisfacer la gran demanda de camiones DAF. En la actualidad, Leyland Trucks se encarga del montaje de toda la gama DAF (LF, CF y XF105) de vehículos con volante a la derecha para el mercado del Reino Unido.

Mark Armstrong manifestó sin ambigüedades su opinión de DAF: "Siempre me ha gustado DAF por su impecable diseño", afirmó. "Es un diseño que reconoce el papel y la importancia del conductor y garantiza que éste disfrute de un alto nivel de comodidad en su puesto de trabajo. Otro de los principales factores a la hora de elegir DAF es la fantástica atención al cliente proporcionada por la red de concesionarios".

Un gran honor por Herman Santens



Herman J.H. Santens, miembro de la junta supervisora de DAF Trucks N.V., desde 1993 hasta diciembre de 2006, ha sido nombrado Oficial de la Orden del Rey Leopoldo, un importante honor en Bélgica, que se otorga por méritos excepcionales. Santens puede sentirse orgulloso de su impresionante historial de servicio. Por ejemplo, fue delegado director de WASE Verspaningsmaatschappij N.V., director de Nutricia Bélgica (1983-1999), miembro de la junta supervisora de Macintosh N.V. (1990-2001), director de Sofinim N.V. Bélgica (1993-2001) y miembro del comité de gestión de Fortis – Región Norte (1985-2000). Desde 1991 hasta finales de 2006, Santens ha sido además miembro de la junta directiva de DAF Trucks Vlaanderen N.V.



PacLease en Berlín

En 2007 PACCAR en Alemania adquirió TCH, una empresa de arrendamiento líder con una flota de 1.200 camiones y 2.400 remolques. La compra de TCH marcó el inicio de PacLease en Europa. Desde el 1 de marzo, PacLease también cuenta con representación en Berlín, con lo que ya son once el total de instalaciones en Alemania.

PacLease ha sido acogido por Nutzfahrzeuge, empresa concesionaria de DAF Berlín en Großbeeren, cerca de Berlín, la capital alemana. El principal motivo por el que se eligió esta ubicación es que permite usar las excelentes infraestructuras de DAF Berlín. Además, la posición estratégica de Großbeeren tuvo una influencia determinante debido a sus buenas conexiones por autopista hacia el este y el oeste además de su cercanía a importantes centros de distribución.



Mejor fabricante de motores para autobuses y autocares del año

Este mes de marzo, durante la exhibición de BusWorld Asia, una de las más prestigiosas ferias de autobuses y autocares del mundo, celebrada en Shanghai, DAF recibió dos importantes premios: “Mejor fabricante de motores de autobús del año 2008” y “Mejor fabricante de motores de autocar del año 2008”. A DAF le fueron conferidos estos galardones por la fiabilidad y duración de sus motores de primera clase, junto con el bajo consumo de combustible del motor PACCAR PR de 9,2 litros y el motor PACCAR MX de 12,9 litros. “Estas características hacen que los motores PACCAR, desarrollados y fabricados por DAF, sean ideales para autobuses y autocares”, declaró el presidente del jurado Martial Benoot. “La excelente reputación de que goza DAF en China ha tenido también una importancia decisiva a la hora de determinar la elección de DAF como ganador”. El año pasado, DAF consiguió el premio al “Mejor fabricante de motores de autocar del año 2007”.

2008 un año de conmemoraciones en la Península Ibérica



Corría el año 1958 cuando Evicar, grupo que actualmente sigue comercializando nuestra marca en Portugal, iniciaba la importación de los camiones

holandeses DAF. Aquel fue el principio de una exitosa trayectoria de medio siglo que ha convertido a DAF en el líder de ventas del mercado luso de camiones de más de 6t., que actualmente significa cerca de 900 unidades DAF anualmente vendidas. Un desarrollo vivido de la mano de los principales transportistas del país que han confiado durante décadas en nuestra marca.



Junto a estas bodas de oro en Portugal, DAF cumple 25 años de su establecimiento en España. Aunque su presencia se remonta a bastantes años más de los veinticinco que ahora se conmemoran, es en 1983 cuando la marca holandesa decide establecerse en España con filial propia. Así, se consolidó una trayectoria iniciada por DAF Sociedad Anónima Española (DAF SAE) y Nirvauto que actuaron como pioneros de nuestra marca en España, ofreciendo el mítico DAF 2800, todavía recordado por su economía de uso y fiabilidad. Tras 25 años y la entrada de España en la Unión Europea se han logrado metas como convertir al XF105 460 CV en el modelo de tractora más vendido del mercado español durante 2007.

Graf entrega su DAF número mil

Durante más de 30 años Graf Nutzfahrzeugbau AG ha sido el concesionario de DAF en Suiza Central. Este concesionario ha entregado recientemente su vehículo DAF número mil. El vehículo era para la empresa de transporte F. Murpf A.G., uno de los primeros clientes de Graf Nutzfahrzeugbau A.G.. Hace 30 años Fridolin Murpf adquirió su primer DAF de Ulli Graf.

Alta tecnología y protección del medio ambiente

Centro de pruebas de motores



El nuevo centro de pruebas de motores DAF significa que DAF posee una de las instalaciones de prueba de motores más modernas del mundo. Con sus 20 celdas de prueba avanzadas y su equipo de pruebas de vanguardia, el centro de pruebas de motores DAF juega un papel fundamental en el desarrollo de motores diésel más eficaces y más limpios.

El nuevo centro de pruebas de motores DAF tiene 20 celdas de prueba que complementan las 14 unidades de prueba ya existentes. El nuevo complejo ofrece una serie de celdas para pruebas de durabilidad, en las que los motores están en funcionamiento de forma ininterrumpida 24 horas al día, siete días a la semana a una temperatura ambiente de hasta 50° centígrados. Además, se pueden llevar a cabo pruebas de resistencia al frío a temperaturas tan bajas como -20° centígrados, junto con una serie de medidas de niveles de ruido, emisiones y carga, todo ello con equipos de tecnología punta. El laboratorio también puede realizar pruebas bajo condiciones atmosféricas cambiantes, que permiten simular altitudes de hasta 4.000 metros.

La protección del medio ambiente es crucial

En el diseño del centro de prueba de motores DAF se otorgó la máxima consideración al medio ambiente. En lugar de utilizar frenos hidráulicos, muy comunes en el sector de los camiones, nuestras celdas de prueba utilizan frenos eléctricos. Durante las pruebas, estos frenos someten al motor a cargas similares a las de la conducción real, además de actuar como

alternadores. En su conjunto, estas unidades de freno permiten suministrar un 20% del consumo eléctrico total de las instalaciones de DAF en Eindhoven.

Posición de liderazgo

La producción anual de más de 50.000 motores convierte a DAF Trucks N.V. en uno de los mayores fabricantes de motores diésel para camiones en Europa. “El centro de pruebas de motores permitirá a DAF consolidar aún más su posición de liderazgo en el desarrollo de motores”, señala Aad Goudriaan, presidente de DAF Trucks N.V. “La inversión de más de 50 millones de euros pone de relieve la importancia que PACCAR, nuestra empresa matriz, concede al conocimiento y la experiencia que DAF ha acumulado en sus más de 50 años de producción y desarrollo de motores”. Además de motores para DAF, la empresa se encarga de desarrollar motores para Peterbilt y Kenworth, las otras marcas de camiones de PACCAR.

Un futuro brillante para los motores diésel

En su discurso, Goudriaan mencionó los enormes avances logrados en la tecnología de motores diésel en las últimas décadas,

sobre todo en lo relativo al control de emisiones. “La cada vez más estricta legislación sobre emisiones ha dado lugar a unos motores mucho más limpios. Un camión o un autobús moderno con un motor Euro 5 produce un 75% menos de NO_x (óxido de nitrógeno) y un 94% menos de partículas que un motor Euro 1 de hace 10 ó 15 años. Los futuros motores Euro 6 serán un 95% y 97% más limpios que los motores Euro 1, respectivamente. Hoy día, un motor diésel moderno alcanza unos valores de emisiones que hace algunos años sólo se creían posibles con motores de gasolina. En la actualidad, los motores diésel están ganando la batalla en muchos frentes. Por lo tanto, no entendemos por qué algunas autoridades municipales y provinciales exigen vehículos con motores de gasolina en sus concursos para vehículos destinados al transporte público o a servicios de limpieza municipales. DAF está convencido de que los motores diésel continuarán ejerciendo un papel decisivo en el futuro, tanto por sí mismos como usados en combinación con la tecnología híbrida que DAF también está desarrollando”.

DAF de categoría mundial



El primer ministro Jan Peter Balkenende (izquierda) inaugura oficialmente el centro de prueba de motores DAF de vanguardia. El presidente de DAF Aad Goudriaan está a su lado.

El primer ministro holandés, Balkenende, inaugura el centro de pruebas de motores DAF

El martes 23 de enero de 2008, el centro de pruebas de motores DAF fue oficialmente inaugurado por el primer ministro holandés, Jan Peter Balkenende, en presencia de la delegada, Maij-Weggen, el antiguo alcalde de Eindhoven, Gerrit Braks, y numerosos dignatarios. “La maestría creativa de DAF es el motivo que me trae hoy a Eindhoven”, declaró el primer ministro Balkenende.

El primer ministro llegó al centro de pruebas de motores DAF en un XF105. “Incluso es posible sentir la gran tradición de esta empresa en la cabina”, comentó, refiriéndose al hecho de que la innovación y la ambición han ido siempre de la mano en la fructífera historia de la empresa. “En el mundo de los negocios la calidad siempre habla por sí misma”.

“Cuando se habla de fusiones y adquisiciones internacionales, siempre menciono a PACCAR y DAF”, manifestó Balkenende en su discurso. “Un ejemplo impecable de una combinación internacional de éxito”.



El centro de pruebas de motores DAF, que ha creado unos 80 empleos especializados adicionales, tiene tres plantas. El sótano contiene las instalaciones técnicas. Las celdas de prueba y las áreas de inspección están en la planta baja y el primer piso está ocupado por el equipo de tratamiento de aire y agua. Cada hora, estas instalaciones pueden recircular 36.000 m³ de aire por celda de prueba, para enfriar los motores con agua, proporcionar aire de combustión acondicionado y eliminar gases de escape de manera controlada y con unos niveles de ruido reducidos.



Entrega de los primeros CF y XF105 de DAF con EEV ultralimpio

El futuro pertenece a los



El primer CF75 con EEV de DAF se entrega a Roteb. De izquierda a derecha: Aad Goudriaan (presidente y director general de DAF Trucks N.V.), Marlin Huygens (directora de mercados y empresas de Roteb), Peter Witvliet (director de flota, Roteb) y Ron Borsboom (miembro del consejo administrativo DAF Trucks N.V., director de desarrollo de productos).



DAF es el primer fabricante de camiones que ofrece todos sus modelos con opción de motor diésel EEV. Estos vehículos ecológicos emiten alrededor de un 50% menos de partículas de hollín que los valores de emisiones de Euro 5. Con los motores diésel EEV, DAF consigue valores de emisiones que antes se consideraban imposibles, a no ser que se utilizaran motores de gasolina. El primer CF de DAF con motor EEV se entregó a Roteb de Rotterdam; Jan de Rijk Logistics de Roosendaal recibió el primer XF105 con motor EEV ultralimpio.

A pesar de que la normativa de emisiones Euro 5 no entra en vigor hasta 2009, DAF ofrece actualmente un programa completo de motores diésel que cumplen estos estrictos niveles de emisiones. Con la aplicación de la tecnología SCR de DAF junto con un sistema de inyección inteligente de alta precisión, DAF desarrolló y produjo motores PACCAR que cumplen los bajos valores de emisiones de Euro 5 sin un filtro de partículas.

50% menos de partículas

Gracias al equipamiento de un filtro de partículas pasivo en los motores Euro 5, es posible reducir las emisiones de partículas hasta un 50% alcanzando un valor de 0,015 gramos por kWh. Es decir, hasta un 25 por ciento por debajo de las normas EEV. Esto significa que el motor diésel es tan limpio

como el motor de gasolina y que posee ciertas ventajas intrínsecas: mayor eficacia, mayor fiabilidad y durabilidad y menores costes operativos.

“Por ello, desde nuestro punto de vista es incomprensible que haya ayuntamientos locales y regionales que insistan en utilizar motores de gasolina en el transporte público o en los servicios públicos de limpieza”, señaló Aad Goudriaan, presidente de DAF Trucks N.V., durante la entrega oficial de los primeros camiones CF y XF105 con motor EEV. “Consideramos que las autoridades deberían recomendar niveles de emisiones y no tecnología”.

DAF suministra el motor PACCAR PR EEV de 9,2 litros con potencias desde 250 hasta 360 cv para el CF75 de DAF. El motor

PACCAR MX EEV de 12,9 litros, con potencias desde 360 hasta 510 cv, se incluye en el CF85 y en el XF105. Además, el camión LF para tareas de distribución también se encuentra disponible en versión EEV. Gracias a un proceso de combustión enormemente eficaz, el LF45 de 160 cv alcanza los valores de emisiones bajos EEV incluso sin filtro de hollín.

Roteb: utilizar la tecnología más limpia es una obligación

Roteb de Rotterdam posee el primer CF con EEV y lo utiliza para la recogida de basura. “Cuando sustituimos un camión elegimos la tecnología más limpia disponible”, explica Peter Witvliet, el director de flota de Roteb. “Creemos que elegir la solución más limpia es un obligación de cara al público”. Con más de 5.000 empleados, Roteb participa de forma activa en diversas áreas, pero la más conocida es la limpieza pública.

Jan de Rijk Logistics:

El primer XF105 de DAF con motor EEV se entregó a Jan de Rijk Logistics. “Como transportista internacional, elegimos expresamente los camiones más limpios disponibles”, comenta Sjel Wijngaards, director de asuntos corporativos. “Siempre que necesitamos camiones nuevos elegimos los que cumplen los valores de

motores diésel



Dobbe Transport invierte en DAF con los motores EEV: “Hay que pensar en el futuro”

El primer XF105 con EEV de DAF se entrega a Jan de Rijk Logistics. De izquierda a derecha: Aad Goudriaan (presidente y director general de DAF Trucks N.V.), Jan de Rijk (director y propietario de Jan de Rijk Logistics), Sjel Wijngaards (director de asuntos corporativos, Jan de Rijk Logistics) y Ron Borsboom (miembro del consejo administrativo DAF Trucks N.V., director de desarrollo de productos).

emisiones Euro 5. Si con el motor EEV se puede reducir a la mitad las emisiones de partículas de hollín, esto supone un paso importante hacia un medio ambiente más limpio, al que Jan de Rijk Logistics también quiere contribuir”. Jan de Rijk Logistics es una importante empresa de logística con unos 1.100 empleados, oficinas y almacenes en Europa y con una flota de más de 800 camiones.

Dobbe Transport de Roelofarendsveen en los Países Bajos ha recibido dos LF de DAF para efectuar repartos y entregas en el centro de la ciudad. Con motores EEV ultralimpios. “Una inversión de futuro”, concluye Eric Dobbe, director de logística.

Para la sustitución de dos de sus vehículos de distribución, Dobbe Transport ha elegido conscientemente los vehículos con la tecnología de motor más limpia. El director de logística Eric Dobbe explica por qué: “Un camión de distribución está en servicio durante unos diez años. Podemos adquirir un camión Euro 4, pero tendríamos que modificarlo según los nuevos requisitos legales en unos pocos años lo que seguramente nos saldría más caro. Esto ya es evidente hoy día con los filtros de hollín, que son obligatorios en muchas ciudades. Estas modificaciones cuestan mucho dinero. Por ello, preferimos invertir en la tecnología más limpia posible”.

La empresa ha adquirido los camiones limpios con una subvención. “Fue un incentivo, pero no es la razón por la que adquirimos estos camiones. Hay que pensar en el futuro”.

Los camiones están “naturalmente” equipados con cámaras delanteras, laterales y de marcha atrás de modo que el conductor puede maniobrar con seguridad entre los peatones. Eric Dobbe señala otras características: “La puerta de carga se bloquea eléctricamente. Cuando el conductor entrega las mercancías a una tienda, nadie puede acceder al espacio de carga.

Por desgracia, hemos aprendido que es una característica necesaria en el centro de las ciudades”.



“La confianza tiene prioridad”



Un paquete muy atractivo, flexible y, por encima de todo, completo de DAF y PACCAR Financiamiento ha servido de base al programa de renovación de flota de gran alcance de Isotank Limited, una de las empresas de transporte especializado líderes del Reino Unido. “Podemos planear con precisión nuestro flujo de efectivo y la renovación de la flota”.

Isotank Limited se especializa en el transporte, limpieza, almacenamiento y reparación de depósitos ISO para el transporte de líquidos a granel. En sus inicios, la empresa se había establecido en el noreste de Inglaterra debido a la amplia industria química de la zona. Isotank tiene ahora una red de 8 depósitos repartidos a lo largo y ancho del Reino Unido. Cada año la flota de la empresa transporta miles de cargas, muchas de las cuales incluyen sustancias peligrosas.

Una flota moderna

Isotank cuenta con una moderna flota de 75 vehículos, incluidos un considerable número de vehículos DAF. Nuestra filosofía es sustituir la mayor parte de los vehículos al cabo de 4 años de servicio, a

pesar que de la mayoría no han cubierto más de 450.000 kilómetros en ese punto. “Iniciamos la política de sustituir los vehículos cada 4 años hace ya más de 10 años”, explica Colin Garnett, director general. “Para ello es necesario una cuidadosa planificación financiera, pero estamos convencidos de que una flota moderna y fiable es la base del éxito de nuestra empresa. Nuestra política de adquisiciones también significa que tenemos un importante nivel de confianza en relación a los costes operativos de los camiones”.

Un paquete completo

“El paquete completo de servicios que hemos elaborado junto con DAF y PACCAR Financiamiento ha sido cuidadosamente personalizado según nuestros requisitos”,

“El paquete completo de servicios que hemos elaborado junto con DAF y PACCAR Financiamiento ha sido cuidadosamente personalizado según nuestros requisitos”

añade Garnett. “Durante el período de 4 años pagamos una cantidad mensual fija y ya conocemos el valor mínimo residual de un camión al cabo de 4 años. Para las tareas de mantenimiento y reparación, hemos pactado un contrato flexible MultiSupport con DAF. En resumen, es un paquete de servicios y financiero que nos sirve a la perfección: podemos planear con exactitud no sólo el flujo de efectivo, sino también la sustitución de los vehículos”.

Seguridad

“La certeza de los costes que conseguimos con este sistema también nos ayuda a cerrar nuevos contratos con los clientes. Si los costes de nuestros vehículos son fijos, sólo hay otras dos variables a tener en cuenta: el salario del conductor y el coste del combustible. Para mantener éste último tan bajo como sea posible, utilizamos camiones de bajo consumo como el CF85. Acordamos una cantidad básica de coste de combustible con nuestros clientes. Y además, hay un suplemento variable de combustible que se calcula utilizando una fórmula simple y clara aceptada por todos nuestros clientes”.

Flexibilidad

“Hemos trabajado con PACCAR Financiamiento desde la adquisición de nuestros Fodens”, cuenta Garnett. “PACCAR Financiamiento tiene una actitud flexible. Por ejemplo, hace poco se organizó una pequeña extensión de los contratos Foden para permitir una integración perfecta de nuestros CF85 en la flota”.

“En los últimos meses hemos sustituido 14 Fodens con DAF. Se utilizan sobre todo en las regiones de Teesside, Humberside y el noroeste de Inglaterra. Hemos acordado

sobre los costes”



con los concesionarios DAF locales el servicio de los camiones en los momentos más oportunos para nosotros desde un punto de vista operativo”.

Desafíos

“El transporte por carretera presenta numerosos desafíos”, observa Garnett. “Para seguir teniendo éxito, no podemos dejar de innovar, por ejemplo en temas financieros. Los camiones son una parte muy importante de la inversión de capital y la financiación puede ser crucial para la viabilidad de la empresa. PACCAR Financiamiento y DAF nos han ayudado a encontrar soluciones flexibles que satisfacen nuestros deseos y necesidades a la perfección. Como nos permiten operar con una flota moderna, podemos, por nuestra parte, reducir las emisiones contaminantes para contribuir a la defensa del medio ambiente. Nuestra moderna flota también nos permite resolver algunos de los retos diarios a los que se enfrenta el transporte por carretera como la contratación y conservación de buenos conductores, permitiéndonos ofrecerles un entorno de trabajo de primera clase”.

DAF ofrece mucho más que camiones

Para el transportista, el camión forma parte de un paquete total con el que tiene que satisfacer todas sus necesidades de transporte con tanta fiabilidad, eficacia y economía como sea posible. Un paquete en el que los servicios y la prestación de servicios juegan un papel esencial, como DAF MultiSupport y PACCAR Financiamiento.

DAF MultiSupport es sinónimo de una gama completa de contratos de reparación y mantenimiento, definidos del mismo modo en toda Europa. El punto fuerte de DAF MultiSupport es que se centra al máximo en la disponibilidad del vehículo. Junto con el cliente, el concesionario DAF determina el programa de mantenimiento óptimo para cada vehículo específico según el uso al que se le destine. De esta forma, se limitan al máximo los costes operativos mientras que la disponibilidad del vehículo se mantiene en los niveles más altos. El transportista elige exactamente lo que quiere contratar dentro de la gama de servicios ofrecidos por el concesionario DAF. Con la importante ventaja de que el transportista conoce de antemano los costes y lo que sobrará por kilómetro en el balance final.

En muchos casos, una vez que se ha seleccionado un cierto tipo de camión, tiene lugar una elección igual de importante: ¿cómo financiarlo? Y en concreto: ¿qué método de financiación contribuirá de manera más positiva a los resultados operativos del cliente? PACCAR Financiamiento Europe (PFE) conoce la respuesta mejor que nadie, porque PFE tiene sus raíces en el sector de los camiones y puede, por lo tanto, ofrecer productos financieros a la medida de los deseos y necesidades de este sector. PFE funciona en sintonía con los concesionarios DAF, una inmensa ventaja para los clientes, porque la financiación y los seguros también se pueden organizar al mismo tiempo que se encarga el camión. Todo en un único establecimiento.

DAF 1928 - 2008

80 años de soluciones de



Hace exactamente 80 años, el 1 de abril de 1928, los hermanos Hub y Wim van Doorne establecieron los cimientos de DAF, actualmente una empresa de PACCAR y uno de los fabricantes líderes de camiones en Europa. En sus 80 años de actividad, DAF Trucks se ha labrado la reputación de crear, fabricar, vender y mantener productos innovadores y líderes para el sector del transporte. Su empeño continuo de diseñar y fabricar las soluciones de transporte más avanzadas se ha convertido en el distintivo de la empresa. Ofrecer valor añadido a sus clientes ha sido siempre la piedra angular del éxito de DAF.

Lo que empezó como un pequeño negocio de ingeniería y taller de metalurgia en 1928, creció hasta convertirse, en 1932, en una fábrica de remolques. En 1949, se fabricó el primer camión DAF en la fábrica de remolques. Un año después se había construido una nueva fábrica de camiones que inició su producción con chasis de camiones de tres, cinco y seis toneladas. Al principio, DAF utilizaba motores Hercules y Perkins, pero a partir de la década de los 50 la empresa empezó a fabricar sus propios motores.

Líder en desarrollo de motores

DAF siempre ha sido enormemente innovadora en el desarrollo de motores. Fue uno de los primeros fabricantes europeos en aplicar el turbo a los motores diésel, en 1959. En 1973 DAF se situó diez años por delante de la competencia con la introducción del turbo con refrigeración intermedia, una tecnología que, en un principio, se destinó a satisfacer la demanda de motores con mayor rendimiento y menor consumo, pero que más adelante se reveló indispensable para conseguir emisiones de gases de escape más limpias.

En la década de los 80, DAF introdujo el turbo con refrigeración intermedia avanzado (ATI), que contribuyó aún más a reducir el consumo y a aumentar el rendimiento.

Las últimas innovaciones de DAF en tecnología del motor son el motor PACCAR MX de 12,9 litros y el motor PACCAR PR de 9,2 litros, que ya satisfacen ambas las normativas de emisión de gases Euro 5 que entrarán en vigor en Europa en 2009. Con una serie de Enhanced Environmentally friendly Vehicles (normativa para vehículos ecológicos), conocida como EEV, DAF introdujo camiones aún más limpios. Como parte del programa híbrido global de PACCAR, DAF está desarrollando un camión híbrido basado en el DAF LF45. El camión utiliza un avanzado sistema motriz diésel/eléctrico.

A principios de 2008, el primer ministro holandés, Balkenende, inauguró oficialmente el nuevo centro de pruebas de motores de DAF en Eindhoven, que supone una inversión de 50 millones de euros. Esta planta de tecnología punta ofrece 20 celdas de pruebas

transporte innovadoras

de motor adicionales para ayudar en un futuro a los numerosos proyectos de desarrollo de motores de DAF.

Nuevo estándares

DAF también ha sido siempre líder en el desarrollo de cabinas confortables. La empresa fue la primera en introducir una cabina sobre el motor que podía abatirse para facilitar el mantenimiento. Con la presentación del DAF 2600 a principios de la década de los sesenta, DAF introdujo la primera cabina para transporte internacional. Este papel se vio reforzado con la introducción del concepto de cabina Super Space Cab, que nuevamente estableció nuevos estándares de tamaño y confort para el transporte internacional. Y estos son sólo unos cuantos ejemplos de las numerosas innovaciones de transporte introducidas por DAF en sus 80 años de historia. Además en lo referente al diseño de chasis, DAF se ha granjeado una reputación bien merecida de ofrecer soluciones innovadoras, con todo tipo de configuraciones de ejes que satisfacen las necesidades de una amplia gama de aplicaciones.

DAF Trucks en la actualidad

En la actualidad, DAF Trucks N.V. una empresa tecnológica, es el fabricante líder de vehículos comerciales en Europa. DAF es una filial de PACCAR Inc, líder mundial en calidad de diseño y fabricación de vehículos comerciales de alta gama dedicados a todos los segmentos de transporte. PACCAR también proporciona servicios financieros, soluciones de tecnología de la información y servicios de atención posventa al cliente.

DAF fabrica sus camiones líderes del sector en sus instalaciones internacionales de Eindhoven (Holanda), Westerlo, (Bélgica) y Leyland (Reino Unido). La fábrica de motores DAF, la fábrica de componentes, el taller de prensado y la última línea de montaje de los modelos CF y XF se encuentra en Eindhoven. Los ejes y cabinas se fabrican en Westerlo. Leyland Trucks (una empresa de PACCAR) fabrica en el Reino Unido la serie LF de vehículos dedicados al transporte ligero y de capacidad media, así como cierto número de vehículos XF105 de la serie CF.

La venta y el servicio de los vehículos DAF corren a cargo de una red de más de un millar de concesionarios independientes repartidos por toda Europa, Oriente medio, África, Australia, Nueva Zelanda y Taiwán. DAF ofrece una gama completa de camiones, desde las 7,5 toneladas de MMC hasta las más de 50 toneladas de MMC para vehículos combinados. Todos los productos DAF son de la más alta calidad y han sido diseñados para una gran variedad de aplicaciones de transporte. Gracias a la atención continua que presta a sus clientes, DAF ha logrado crear una apasionante gama de productos modernos, centrados en proporcionar el coste operativo por kilómetro más bajo del sector, extraordinariamente eficaces para el transporte y con un grado óptimo de comodidad para el conductor.

Como parte del programa híbrido global de PACCAR, DAF está desarrollando un camión híbrido basado en el LF45.

Historia de DAF Trucks

- 1928** Se funda "Hub van Doorne Machinefabriek en Reparatie-inrichting" en Eindhoven
- 1933** Inicio de la fabricación de remolques
- 1949** Inicio de producción de vehículos comerciales
- 1955** Producción del chasis nº 10.000
- 1957** Se abre la fábrica de motores DAF
- 1958** Inicio de la producción de ejes
- 1959** Introducción del primer motor DAF turboalimentado
- 1964** Producción del chasis nº 50.000
- 1965** Apertura de la planta de cabinas y ejes en Westerlo (Bélgica)
- 1973** DAF es el primer fabricante de camiones en introducir motores turbo con refrigeración intermedia
- 1979** Se abandona la producción de remolques
- 1984** Producción del camión nº 250.000
- 1985** Introducción de ATI, turbo avanzado con refrigeración intermedia
- 1987** Introducción de la serie 95
- 1988** DAF 95 nombrado 'International Truck of the Year 1988'
- 1994** Introducción de la primera cabina Super Space Cab
- 1996** DAF Trucks se convierte en una empresa de PACCAR
- 1997** Introducción de la serie DAF 95XF
- 1998** El 95XF elegido 'International Truck of the Year 1998'
- 1999** Producción del camión nº 500.000
- 2001** Introducción de la nueva serie CF
- 2001** Introducción de la nueva serie LF
- 2002** Introducción de la nueva serie XF
- 2002** DAF LF elegido 'International Truck of the Year 2002'
- 2005** Introducción del XF105
- 2006** Introducción de los modelos Euro 4 y 5 en las series LF y CF
- 2006** Presentación del prototipo de camión de distribución híbrido de DAF
- 2007** El XF105 elegido 'International Truck of the Year 2007'
- 2007** Celebración de 50 años de desarrollo y producción de motores
- 2007** Presentación de Enhanced Environmentally friendly Vehicles (normativa para vehículos ecológicos) (EEV)
- 2008** Apertura oficial del centro de pruebas de motores de DAF por el primer ministro holandés Balkenende



GreenChem

The best availability of AdBlue and AdBlue products throughout Europe!

AdBlue® 4you

GreenChem dispone de la mayor red de distribuidores y puntos de repostado, que garantiza la disponibilidad de AdBlue en toda Europa.

GreenChem ha desarrollado una página web específica para la localización de AdBlue y productos AdBlue, en cualquier país europeo.



GreenStar Smart XL



GreenStar Drum



GreenStar 3



GreenStar 1



AdBlue cans



GreenStar Smart

En virtud de la posición de liderazgo en el mercado de AdBlue, GreenChem desarrolla soluciones integrales y dedicadas para la industria de los vehículos pesados - camiones y autobuses, que incluyen servicio de AdBlue y financiación de equipos para repostado. Los equipos son de fácil uso, y son además el complemento perfecto de la única tecnología SCR- eficiente y económicamente viable para cumplir con los estándares de emisiones futuros.

GreenChem facilita el repostado en ruta mediante la red BlueCard de Estaciones de Servicio.

Visite nuestra página web o contacte con nosotros para solicitar su tarjeta BlueCard de forma gratuita y así obtener acceso inmediato a nuestra red de puntos de repostado.

Para más información, por favor contacte con GreenChem Solutions S.L.

en el teléfono: 934 178 217- o bien por email en: spain@greenchem-adblue.com

FREE PHONE: 00800 2007 7002

WWW.ADBLUE4YOU.COM

2008: año de conmemoraciones 50 años de DAF con Evicar y 25 años de DAF en España



Hoy en día parece lo más normal del mundo estar vendiendo camiones de fabricación holandesa en la Península Ibérica. Y lo hacemos formando parte de una de las corporaciones estadounidenses más importantes en el ámbito del vehículo industrial, el Grupo PACCAR, en un marco de mercados abiertos y plena competitividad. Pero no siempre fueron así las cosas, como recordarán los transportistas más veteranos. Los que nos habéis acompañado a lo largo de este camino desde el inicio, cuando en 1958, la organización de Evicar iniciaba la comercialización de lo que entonces era una desconocida marca en la Península Ibérica: DAF. Aquello fue el inicio de una exitosa historia en Portugal, puesto que Evicar ha crecido junto a nosotros formando la red de ventas lusa, haciendo de DAF líder del mercado portugués y extendiendo su red también a España donde ahora dispone de cinco puntos de servicio.

En España operamos directamente como filial importadora de DAF Trucks desde hace 25 años, de nuevo una efeméride ibérica que conmemorar este año, pero no empezamos nuestro trabajo desde cero. Lo hicimos a partir del camino abierto por unos pioneros, la familia Vives y Nirvauto. Lo que ahora es uno de nuestros principales grupos de concesionarios en el país, que cuenta con centros en Valencia, Alicante, Murcia, Albacete y Barcelona fue un día un humilde taller empeñado en importar un puñado de unidades de camiones DAF.

Desde ese punto el trabajo enfocado hacia el servicio de calidad y dar solución a las necesidades del transportista es lo que nos ha transformado en una marca que matricula cerca de 6.000 camiones al año en la península Ibérica, que cuenta con una extensa red de cobertura peninsular con 73 puntos de venta y servicio y que además ofrece al transportista una solución integral a sus necesidades. No nos limitamos a vender camiones sino que ofrecemos la propuesta ideal de negocio a nuestro cliente. No nos limitamos a vender camiones sino que ofrecemos la propuesta ideal de negocio a nuestro cliente gracias a los servicios que integramos: paquetes de mantenimiento MultiSupport, las soluciones PACCAR Financial y los servicios de posventa y asistencia TRP e ITS 24H. Ese es el camino que hizo posible durante el pasado año que nuestro DAF XF105 de 460CV fuera la tractora más vendida en España y que permitirá a DAF Trucks alcanzar su objetivo del 20 por ciento de cuota europea en vehículos pesados.

José Vieira
Consejero Delegado
DAF Vehículos Industriales



Codo con codo



Transportes Florencio & Silva, de Portugal, cuenta con los hermanos Zeferino y Antonio Luís al frente, la compañía tiene 700 vehículos pesados, 500 DAF. Dan servicio a las principales cadenas de alimentación: "Los camiones trabajan a doble turno, antes que trasladar tus problemas al cliente lo primero es analizar y optimizar tus costes hasta el mínimo detalle. Confiamos en la formación del personal y en disponer de camiones económicos y eficaces. Esa búsqueda de la mejora es la que nos hace trabajar con DAF desde los años 70."



Rodocargo, con 400 porta vehículos, es la principal empresa lusa del sector. Perteneció al Grupo Barraquero, uno de los mayores de la península al sumar 2.300 autocares y 1.000 camiones. Antonio José Proença, explica: "Un cuarenta por ciento de nuestros porta vehículos son DAF, principalmente CF y algunos LF para la distribución urbana. Nuestros primeros camiones en los años 80 fueron DAF y desde entonces seguimos con la marca gracias a la excelente relación que mantenemos con el grupo Evicar: En 1989 sólo teníamos 25 camiones y eran DAF, desde entonces hemos comprobado su calidad y su servicio excelente."



Javier Pedroche, periodista especializado en transporte, jurado español del Truck of the Year y director de la revista mensual especializada en transporte por carretera Truck: "En los últimos 20 años DAF pasó de ser una pequeña marca independiente, al momento actual, en que ha evolucionado hasta integrarse en el mayor grupo norteamericano del sector, PACCAR, con la garantía que significa formar parte de una organización que nunca ha dejado de dar beneficios a lo largo de su historia. Realmente podemos decir que a DAF la globalización le ha sentado estupendamente."



Transportes Benifayó SL, fundada 30 años atrás por Arturo Artola y Rogelio Llàcer; ambos recuerdan cuando Pedro Vives les vendió su primer DAF 2800: "Entonces llegó un día el señor Vives y nos vendió un DAF, se trataba del primero que tuvimos, un 2800. Pese al gran dispendio que significó vimos que el DAF iba a convertirse en el pan nuestro de cada día. El camión gastaba muy poco y además iba y venía de cualquier punto de Europa sin problemas. Nuestros camiones siguen siendo DAF pues siguen proporcionando las mismas prestaciones que aquel primer 2800."

Hormigas laboriosas



El DAF CF 85 FAD 8X4 de 410CV es apreciado por su solidez, bajo consumo y la comodidad ofrecida.

Podemos considerar un país como un ser vivo que depende de colosales infraestructuras para su funcionamiento. Nada de eso sería posible sin la eficaz colaboración de empresas que como hormigas laboriosas cuidan que todo funcione.

José Antonio Cortés SL, fundada por su gerente de idéntica denominación en 1994, trabaja especializada en el servicio de producción y transporte de hormigón destinado a las grandes empresas constructoras adjudicatarias de obra pública. Con sede en Alhama de Almería, cuenta con 150 trabajadores y una cifra igual de camiones de entre los cuales DAF representa el 40 por ciento. Cortés explica: "Actualmente tenemos tres tractoras DAF CF y el resto son rígidos hormigoneras de tres ejes 6x4 y de cuatro 8X4. Las últimas

unidades adquiridas han sido 12 CF85 FAD (8x4) con motor Euro 4 de 410CV y 6 unidades FAT CF75 310 (6x4). En este uso, trabajando para grandes infraestructuras como puede ser el trazado del AVE los camiones viajan siempre a tope de su peso reglamentario y fuera de asfalto así que es el lugar idóneo para descubrir si un chasis sirve. Con los CF no tenemos ninguna queja, son los vehículos de la flota que menos consumo de combustible marcan y además mis conductores los prefieren a los demás por su comodidad. Estamos muy contentos con el rendimiento de los DAF CF85, puesto que en algunas obras no se les da tregua al trabajar las 24 horas con tres turnos de personal."

Los proyectos en los cuales actúa esta firma son conocidos por el gran público. Ha



José Antonio Cortés es el gerente y fundador de la empresa de su mismo nombre.

participado o está participando en algunas de las infraestructuras más emblemáticas del país. Se transportó el 90 por ciento del hormigón necesario para el Plan Barajas, participación en las vías radiales R3,R4, R5 y R2, tramos del AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona, también en Galicia, AVE Valencia-Madrid, M-30 de Madrid, Túnel de Bracons en Catalunya. Fuera de nuestras fronteras se está participando o se ha hecho en proyectos en Argelia, Bulgaria, Rumania, Grecia, Marruecos, Chile y Francia. Todo ello actuando como proveedor de las principales constructoras nacionales: SACYR, AZVI, Constructora San José, FCC, Dragados, Manesmann, etc.

Con los CF no tenemos ninguna queja, son los vehículos de la flota que menos consumo de combustible marcan y además mis conductores los prefieren a los demás por su comodidad

J. A. Cortés

Red de concesionarios DAF

Nuevas instalaciones (2000 - 2007)

35€ millones invertidos / 157.000 m² en nuevas instalaciones

2008 - 2010 (previsión)

17€ millones a invertir / 55.000 m² en nuevas instalaciones



Nirvauto Murcia (Totana)



- Concesionario de Ventas
- Concesionario de Servicio
- Talleres auxiliares





Camiones Kenworth y DAF en ruta a Queensland.

Kenworth Australia va “de gira”

Kenworth Australia acaba de presentar sus nuevos modelos Kenworth y DAF de una forma muy especial: con un convoy de gira. Dos convoys de gira con una mezcla del rojo de Kenworth y el amarillo de DAF atravesaron Australia de punta a punta: un viaje de unos 3.500 kilómetros. Durante el mismo, visitaron concesionarios que organizaron actividades locales para sus clientes. Los proveedores también estuvieron presentes. Algunos de los más importantes clientes y periodistas pudieron familiarizarse con los nuevos camiones e incluso conducirlos ellos mismos durante una parte del largo trayecto.

Premio al comercio del estado de Washington

A mediados de marzo, PACCAR recibió el galardón “2008 Governor’s Trader of the Year Award”. Este premio se otorga cada año a una empresa del estado de Washington que haya destacado por alguna contribución notable al comercio internacional del estado de Washington. PACCAR, fundado en 1905 en Seattle, posee una fuerza laboral global de unos 22.000 empleados, con más de 2.500 trabajadores en el estado de Washington. “Es un honor recibir el reconocimiento del estado de Washington”, afirma Jim Cardillo, vicepresidente ejecutivo. “Es un premio prestigioso para nuestro abnegados empleados y reforzará la merecida reputación de PACCAR como una empresa global de primera clase”.

PACCAR ha tenido un año excelente en 2007. La facturación de 15.200 millones de dólares y los beneficios netos de 1.200 millones de dólares representan las segundas cifras más altas respectivamente en la historia de la empresa.

PACCAR es uno de los principales exportadores de EE.UU. y vende sus productos en más de 100 países.



Sistema Kenworth Clean Power Ventajas medioambientales y más

Spirit Truck Lines, con sede en San Juan, Texas, ha adquirido recientemente 50 camiones Kenworth T660 nuevos, equipados con el sistema Kenworth Clean Power.

Kenworth Clean Power es un sistema de gestión climático de fábrica que proporciona calefacción y refrigeración a la cabina. Puede suministrar 110 voltios cada 10 horas sin necesidad de tener el motor del camión en funcionamiento. Es muy útil para conductores de recorridos de larga distancia que quieran usar el aire acondicionado o la calefacción durante sus descansos: ya no necesitan poner los motores al ralentí durante horas, una práctica común en Estados Unidos. El sistema Kenworth Clean Power significa menores emisiones de escape y un considerable ahorro de combustible. Durante la conducción, se carga una unidad de batería; esta unidad proporciona la potencia necesaria al sistema de gestión climático cuando el motor está parado.

Sin mantenimiento

“El sistema Kenworth Clean Power hace poco ruido, es eficiente, fácil de usar y no requiere mantenimiento. Los conductores están encantados con este sistema”, dice David Garza, copropietario de Spirit Truck Lines. Con este sistema se ha conseguido una reducción de casi el 90 por ciento de funcionamiento en ralentí del camión; con los precios actuales del combustible, supone un buen ahorro. Garza: “Como término medio, los vehículos de flota sin sistema Clean Power tienen los motores funcionando en ralentí un 40 por ciento del tiempo. Los primeros camiones con sistema Clean Power sólo funcionan en ralentí de un 3 al 6 por ciento del tiempo”.

El Wall Street del mercado



Las seis de la mañana: en la gran sala de subastas los comerciantes de flores miran fijamente los tres “relojes” de pared que muestran las cantidades y los precios y que permitirán seguir el progreso de la subasta a punto de celebrarse. Tampoco pierden de vista los bienes a la venta que se exhiben delante de los compradores, y a la vez, sin despegarse de sus teléfonos, observan la pantalla del ordenador. El término “multitarea” se podría haber inventado aquí. Una subasta es, sobre todo, sentido de la oportunidad: una oferta demasiado tarde y otro comprador se hará con el lote de flores, una oferta demasiado pronto y pagará demasiado. Bienvenido a FloraHolland Aalsmeer, la mayor subasta del mundo de flores cortadas y plantas.

Que se va a celebrar una subasta de flores es un hecho evidente antes de llegar a Aalsmeer. Hay abundantes indicaciones, pero lo que es más curioso es el interminable número de camiones que se desplazan por la estrecha carretera N201 desde la subasta a la autopista. Los camiones se dirigen a diferentes puntos en los Países Bajos, Bélgica, Alemania, Francia el Reino Unido, Italia y otros países de Europa Occidental y del Este. “En un día concurrido hay 10.000 camiones que van y vienen”, explica Bernard Piet, director de Siereteel Transport de FloraHolland.

Cooperativa

FloraHolland, con subastas en Aalsmeer, Naaldwijk, Rijnsburg, Bleiswijk, Venlo y Eelde, es una cooperativa de más de 5.400 floristas y cultivadores de plantas holandeses. “Es posible tener éxito en solitario, pero trabajando juntos conseguimos mucho más”, afirma Piet en su promoción de la colaboración entre cultivadores que, al mismo tiempo, compiten entre sí. “La máxima “la unión hace la fuerza” es quizá un cliché, pero

de las flores



Datos y cifras

- Cada año, el valor de las flores y plantas ornamentales exportadas de los Países Bajos alcanza los 7.000 millones de euros.
- En los Países Bajos, el cultivo de flores y plantas ornamentales proporciona trabajo a 150.000 personas a tiempo completo.
- Los principales países de exportación según su facturación son: Alemania (29,7%), Reino Unido (16,7%), Francia (13%), Italia (6,9%) y Bélgica (3,8%). Y el mercado de Europa del Este muestra un fuerte crecimiento.
- Los principales países de importación según su facturación son: Kenia (32,6%), Israel (20,8%), Ecuador (9,2%), Alemania (6,8%) y Bélgica (6,2%).



como todos los clichés contiene un fondo de verdad. Son los cimientos de nuestra posición de liderazgo en el mundo como centro de conocimiento y comercio. Los Países Bajos son el miembro más importante del mercado mundial de las flores. Nuestra fiabilidad y la confianza que nos otorgan los clientes y cultivadores de todo el planeta son las razones claves por las que realizan sus negocios a través de FloraHolland. Los cultivadores saben que obtendrán un buen precio por sus productos y los comerciantes saben que no pagarán demasiado y que toda la administración financiera y logística está resuelta. Nadie más ha tenido éxito hasta la fecha en organizar un centro comercial y logístico avanzado para flores y plantas”.

Logística compleja

La logística implicada en el comercio de flores y plantas es increíblemente compleja: cada día 10.000 proveedores llevan sus flores y plantas a una de las seis ciudades de FloraHolland. Las plantas llegan de cualquier punto de los Países Bajos y del extranjero, por camión o en avión. Una vez

Extremo izquierdo: El progreso de la subasta se puede seguir en los relojes de pared.

Izquierda: Bernard Piet: “Los Países Bajos son el miembro más importante del mercado mundial de las flores”.

Arriba: La sala de subastas de Aalsmeer tiene una superficie de 1.000.000 m².

Inferior derecha: Con su sistema de transporte suspendido, las remesas se desplazan de un edificio a otro.

en FloraHolland los productos se mantienen en unidades refrigeradas hasta el momento de la venta. Antes de la subasta, las flores se retiran de las unidades refrigeradas y los lotes vendidos se transportan sin perder un instante a las unidades refrigeradas de los comerciantes o directamente a los camiones. Este proceso se repite día tras día. Vista desde el aire, la enorme sala de subastas de Aalsmeer (con una superficie de 1.000.000 m²) parece un mosaico de flores que cambia constantemente de forma y de color. Largos remolques con flores se adelantan los unos a los otros en atestados espacios y remolques completamente cargados avanzan a lo largo de un

sistema de transporte en cadena que automáticamente les conduce por el camino correcto. Piet: “ICT inteligente y logística eficaz van aquí de la mano. Cada día, sólo en Aalsmeer se realizan casi 50.000 transacciones. FloraHolland no tiene rival en cuanto a un proceso logístico rápido y eficaz de grandes cantidades de productos. Es muy importante para las flores y las plantas que la cadena de frío se vea interrumpida por el menor plazo de tiempo posible. Al fin y al cabo, estamos tratando con bienes muy delicados”.

Gestión del tráfico

Sólo con una muy buena organización es posible que los numerosos camiones se desplacen con eficacia por el recinto de la subasta. “Una buena señalización es la primera consideración, para evitar que los camiones acaben en el lugar equivocado”, comenta Piet. “Los conductores que vienen a descargar solicitan un puerto de carga por adelantado a través de Internet, lo que quiere decir que pueden conducir directamente a su puerto asignado. Un conductor que no haya realizado una

Objetivo de FloraHolland: “Conseguir el máximo número de ventas al menor coste posible a corto y largo plazo, a fin de mejorar los beneficios empresariales de sus socios”.



reserva por adelantado es asignado un puerto al llegar a la barrera. Mediante el uso de cámaras, nuestros “organizadores de tráfico” puede ver qué puertos están disponibles”. Y ¿qué ocurre con el tráfico de salida? “Eso es otra historia”, continúa. “Numerosos mayoristas y exportadores tienen sus propias áreas de procesamiento de las flores, y sus propios puertos. La organización logística del tráfico de salida la llevan a cabo, en estos casos, los propios comerciantes”.

Transporte aéreo frente a contenedores

Un creciente número de flores y plantas están siendo cultivadas en el extranjero (en muchos casos por cultivadores holandeses), especialmente en países cerca del ecuador. Por ejemplo, el 50% de las rosas proviene de África, siendo Kenya el líder del mercado. La principal razón del cultivo de plantas en el extranjero son las buenas condiciones climáticas y los bajos costes salariales.

“Los costes de transporte desde esos países a los Países Bajos son, sin embargo, relativamente altos”, dice Piet. “Todo el transporte se realiza mediante transporte aéreo. Es la única forma de garantizar la frescura de las flores. En estos momentos, estamos realizando estudios con vistas a reducir los costes de transporte, por ejemplo utilizando contenedores marítimos

acondicionados. Este tipo de transporte lleva más tiempo, pero la cadena de refrigeración cerrada permite que las flores y las plantas permanezcan frescas más tiempo. Otra ventaja es que, una vez que llegan a los Países Bajos, los contenedores se pueden transportar en camiones o por los canales navegables. De este modo la cadena de refrigeración sólo se interrumpe en el destino final. Lo que beneficia la calidad del producto”.

Comercio electrónico

“Muchos comerciantes de flores desean ver los productos antes de adquirirlos”, señala Piet. “Es una “ley” no escrita. No obstante, en nuestros días, uno puede preguntarse si siempre es necesario. Muchos comerciantes se han dedicado a este trabajo durante 20 años, 200 días al año, por lo que cuentan con una vasta experiencia. Además, muchos tienen una confianza absoluta en sus cultivadores. Esto supone que la visión y aprobación de los bienes in situ es cada vez menos importante. Lo que facilita el desarrollo del comercio electrónico. Con el comercio electrónico, los cultivadores y comerciantes se ponen en contacto directo a través de Internet. La administración financiera y las transacciones se llevan a cabo con la ayuda de FloraHolland, pero la organización logística se realiza directamente entre cliente y cultivador”.

Camiones

El modo de transporte más popular de las flores y plantas es el camión. “No hay una manera más eficaz de transportar bienes de puerta a puerta que los camiones”, opina Bernard Piet. “A pesar de los problemas de infraestructura y las crecientes congestiones de tráfico, el transporte por carretera sigue representando el futuro en Europa.

El transporte por carretera puede, sin embargo, ser mucho más eficaz y FloraHolland considera EcoCombi el vehículo de su elección para el futuro. Un EcoCombi puede transportar hasta un 30% más que la combinación estándar, pero el consumo de combustible es prácticamente el mismo. Por el momento, unos 12 camiones EcoCombi llegan a Aalsmeer cada día para cargar y transportar mercancías en los Países Bajos. No son muchos, porque EcoCombi se encuentra todavía en fase experimental. El uso de vehículos EcoCombi es limitado porque todavía no se pueden emplear para el transporte internacional; algunos países como Alemania y Bélgica no están convencidos de sus ventajas y no permiten vehículos EcoCombi en sus carreteras. Es una lástima, ya que el uso generalizado de vehículos EcoCombi podría resultar en mayor eficacia y ventajas medioambientales. Estoy seguro”.

Red DAF de concesionarios independientes

La importancia de la satisfacción del cliente

La piedra angular del éxito de DAF es, como no podía ser menos, su moderna gama de productos y el completo paquete de servicios de asistencia a esos productos. No menos importante es la red de concesionarios DAF, que se ha ampliado considerablemente en los últimos años y que se esfuerza sin cesar en mejorar la calidad y el servicio y en conseguir la total satisfacción de los clientes.

En concreto, la red de concesionarios DAF está experimentando una gran expansión en Europa Central y del Este, en países como Rumanía, Polonia, la República Checa y los países bálticos. Tan sólo en estos países, se han puesto en marcha 14 concesionarios nuevos el año pasado. Esto significa que DAF está ahora representado en más de 1.000 ubicaciones en Europa. La estrategia de DAF es trabajar con concesionarios independientes, es decir, centros independientes cercanos a los clientes. La confianza que estos, a su vez, depositan en DAF queda demostrada por el hecho de que en el pasado año se invirtieron más de 100 millones de euros en locales nuevos o renovados de los concesionarios. Y en 2008 se espera superar esa inversión.

Socios fiables

DAF se esfuerza continuamente en ser un socio fiable y atractivo para los concesionarios. Siempre en sintonía con los concesionarios, DAF desarrolla los mejores sistemas, servicios y formación. El objetivo es elevar el estándar aún más, por ejemplo, en relación a la calidad y el servicio, con el fin último de mejorar continuamente la satisfacción de los clientes.

Encuestas de satisfacción de los clientes

La satisfacción de los clientes a nivel de empresa se controla regularmente mediante la realización de encuestas. Los

resultados de estas encuestas, en las que DAF suele obtener buenos resultados, permiten a la empresa responder mejor a los deseos de los clientes.

Con un objetivo similar, los concesionarios llevan a cabo sus propias encuestas con la ayuda de una herramienta de medición de la satisfacción del cliente. Los concesionarios de ventas de camiones DAF y los concesionarios de servicio DAF pueden invitar a sus clientes por carta o correo electrónico a participar en una de estas encuestas, y si así lo desean, de forma anónima. La invitación contiene un número de registro y contraseña especiales que permite al cliente acceder al Sitio Web de servicios al cliente de DAF (www.dafcs.com) y al cuestionario. Hay cuestionarios diferentes para ventas y entregas y para talleres y piezas y tan sólo se tarda cinco minutos en completarlos.

Los resultados de la encuesta ofrecen al concesionario una idea más clara de las áreas donde puntúa bien y las áreas que podrían mejorar. Y todo ello con el fin de mejorar la satisfacción del cliente. El lema de DAF es: Lo que hoy es bastante bueno, mañana debe ser mejor. Esto es vital ya que los clientes y los clientes de nuestros clientes tienen cada vez unos requisitos más altos.



Giorgio Ercoli recibe un cheque de Willem Jan Poppelaars del departamento de desarrollo de concesionarios de DAF Trucks N.V.

Los cimientos de una relación a largo plazo

Los clientes que ya completaron la encuesta del concesionario han entrado a formar parte de un sorteo en el que se ha elegido un ganador. El ganador ha sido la empresa de transporte italiana Autotrasporti Giorgio Ercoli que evaluó el servicio ofrecido por el taller del concesionario de DAF Dell'Agnello Renzo en Collesalveti. "Tenemos una muy buena relación con nuestro concesionario y estamos muy satisfechos con el servicio", apuntó Giorgio Ercoli. Lo que ha sido confirmado por la reciente entrega de un nuevo FAN XF 105.510. El concesionario DAF Dell'Agnello Renzo estaba encantado con los comentarios positivos: "Si quieres construir una relación a largo plazo con tus clientes, la satisfacción del cliente es crucial. La atención de todos nuestros empleados se dirige a ello."

La red de concesionarios DAF está experimentando una notable expansión en Europa Central y del Este. Tan sólo en estos países, se han puesto en marcha 14 concesionarios nuevos el año pasado.

**Cordia d.o.o.,
Medvode, Eslovenia**



**Neva Západní Čechy s.r.o.,
Pízen, República Checa**



**ESA Trucks Poznan Sp.z o.o.,
Komorniki, Polonia**



**Truck Trading Estonia OÜ,
Harjuma, Estonia**



Georgi Transporte, líder del mercado en Alemania:

El auge de la carga



Con una flota de 200 camiones, Georgi Transporte es el líder del mercado alemán de transporte de carga aérea por carretera. Los conductores viajan a menudo hasta 13 días seguidos por toda Europa. En sus “anchas carrocerías” de DAF.

Como término medio, un camión sale del centro de carga de Lufthansa en el aeropuerto de Frankfurt cada siete minutos cargado con una carga aérea que puede proceder de cualquier parte del mundo. Esto representa un total de unos 250 camiones al día. Entre ellos se incluyen los llamativos camiones de Georgi Transporte, el líder del mercado alemán. Los horarios de salida se establecen con exactitud y las notas de carga tienen números de vuelo. Las cargas consisten por lo general en palés de carga aérea que se maniobran en los semi-remolques mediante un transportador electroneumático. Por otro lado, la carga se entrega en el aeropuerto según un sistema “just in time”. Los conductores disfrutan del descanso exigido por ley y esperan por su “carga de regreso”.

Un desarrollo muy rápido

“El mercado de transporte de cargas aéreas por carretera ha crecido rápidamente en los últimos años”, afirma Hans Jörg

Schnorrenberg responsable de los temas organizativos en Georgi. “Cualquiera que desee enviar bienes como carga aérea sólo tiene que entregarlos a la empresa de transporte aéreo de su elección y desde ese momento, no necesita preocuparse más por ellos. Los clientes pueden confiar en un servicio rápido y eficaz, que incluye la planificación del transporte y la tramitación de los impuestos y documentos hasta la entrega de los bienes al destinatario. Esto se aplica tanto al transporte de productos refrigerados como de productos peligrosos o mercancías valiosas”.

Para los conductores es el trabajo ideal, haciendo lo que más les gusta hacer, es decir, añadiendo kilómetros al odómetro. Normalmente, se trabaja de noche cuando no hay atascos ni esperas irritantes, lo que reduce el estrés físico. Por este motivo, Georgi puede a veces contratar hasta 12 conductores nuevos al mes. Muchos de ellos provienen de empresas que no pagaban a tiempo o de empresas que obligaban a sus trabajadores a incumplir la legislación vigente. Los nuevos conductores reciben en primer lugar un curso de formación de cuatro días en Raunheim y sólo después se enfrentan a la carretera acompañados por uno de los diez instructores de conducción.

Flexibilidad

Además del continuo crecimiento de la empresa, las regulaciones de la UE sobre

“Con los camiones DAF hay una buena relación entre precio y calidad. Para un conductor, el camión es su lugar de trabajo y su sala de estar. Y el espacio que proporcionan las cabinas Super Space Cab se agradece.”



Arriba: Sven Suhr (izquierda) y Hans Jörg Schnorrenberg de Georgi Transporte.

Izquierda: Carga de un MD-11F de Lufthansa Cargo.

horas de trabajo y períodos de descanso han hecho necesario que Georgi contrate más conductores. “La correcta aplicación de las regulaciones significa que se necesitan aproximadamente un 20% más de conductores”, explica el director de logística Sven Suhr. Un equipo de logística de 20 hombres planea el uso de la flota por toda Europa los siete días de la semana y un segundo equipo de 5 hombres organiza los conductores necesarios. En estos momentos, hay unos 300 conductores procedentes de diversos puntos de Alemania, con un 70% provenientes de los cinco estados federales del este. Trabajan con un sistema de turnos poco habitual: conducen 13 días seguidos, teniendo en cuenta, claro está, los períodos de descanso sin conducir obligatorios los fines de semana que se aplican en algunos países de la UE, y a continuación tienen tres o cuatro días libres. Hay una variedad de camiones en las instalaciones de Raunheim. Esto exige, naturalmente, mucha flexibilidad. Cada conductor debe, en principio, poder conducir cualquier vehículo.

Conductores satisfechos

“Sólo los empleados satisfechos garantizan un buen servicio”, declara Schnorrenberg. “Por este motivo hacemos todo lo que está

en nuestras manos para que los conductores comprendan que ellos representan a nuestra empresa. No escatimamos esfuerzos, a pesar de las largas distancias que nos separan, para mantener un contacto personal con los conductores. Organizamos comidas, no nos olvidamos de ningún cumpleaños y celebramos aniversarios. Lo único que no podemos garantizar a nuestros conductores es su propio camión individual. Desde un punto de vista organizativo no es factible”. La mayoría de los conductores están satisfechos con este acuerdo. A fin de evitar el descontento, en Raunheim se ha adoptado un protocolo por el que al conductor, al principio de su viaje, se le garantiza un vehículo limpio y en perfectas condiciones técnicas. Georgi sólo pone a disposición de sus empleados el mejor equipo disponible: por ejemplo, todos los camiones nuevos están equipados con aire acondicionado de serie. “Con los camiones DAF hay una buena relación entre precio y calidad”, asegura Schnorrenberg. “Para un conductor, el camión es su lugar de trabajo y su sala de estar. Y el espacio que proporcionan las cabinas Super Space Cab se agradece”.

El auge del sector de carga aérea

Según los datos de IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo), el número de kilómetros de transporte aéreo ha aumentado en un 4,3% en 2007 en comparación con 2006 (cuando la cifra fue de 147.500 millones de toneladas-kilómetro). Según IATA, las 240 aerolíneas afiliadas gozaron del “mejor año en la historia reciente del mercado global de carga aérea”, alcanzando unos beneficios de 5.600 millones de dólares. Los principales centros europeos de carga aérea se encuentran en París (Charles de Gaulle), Frankfurt, Amsterdam, Londres y Luxemburgo.

Flota especializada

La empresa, fundada en 1953 por Siegfried Georgi en Burbach (Siegerland), se encuentra ahora bajo el liderazgo de Jürgen Georgi y es líder en el mercado alemán de transporte de carga aérea por carretera. La instalación de Georgi en Raunheim comprende oficinas, un taller y una zona de formación. Sus clientes principales incluyen Lufthansa, Air France, DHL, UPS, Schenker, Swiss Cargo, Air Canada y Cathay Pacific. Alrededor de la mitad de su flota consiste en XF95 y XF105 de DAF con cabinas Super Space Cab con potencias de 380 a 410 cv.

Los prometedores inicios de DAF en Taiwán:

El doble papel de Formosa



La moderna fábrica de montaje de FPG.



Seiko Chen: "Estamos orgullosos de lo que hemos conseguido hasta el momento".

DAF ha estado activo en Taiwán desde 2006 y en ese corto período de tiempo los vehículos DAF han alcanzado una excelente reputación gracias a su fiabilidad, comodidad de conducción y bajos costes operativos. Con una flota de más de 100 camiones DAF, Formosa Plastics Transport Corporation (FPTC) es el principal cliente del fabricante holandés de camiones en Taiwán. Y no sin motivo...

La empresa de transporte forma parte de Formosa Plastics Group (FPG), una de las compañías petroquímicas más grandes del mundo y el mayor productor mundial de PVC y otros plásticos como poliéster, nilón y rayón. La empresa tiene su propia refinería de petróleo y su propia planta eléctrica que proporciona electricidad a toda la isla. FPG también fabrica microchips y otros componentes informáticos y cuenta con una flota de 40 barcos. Además, Formosa Plastics Group importa, monta y vende camiones DAF. FPG abarca unas 50 empresas en Taiwán, China, Estados Unidos, Filipinas y Vietnam. Número de

empleados: aprox. 90.000. Facturación anual: aprox. 70.000 millones de dólares.

37%

Seiko Chen es el director ejecutivo de la empresa de transporte FPTC y fue quien tomó la decisión de estandarizar la flota de unos 600 camiones, compuesta de diferentes marcas y optó por un único fabricante de camiones: DAF. Chen, sin

embargo, ejerce un doble papel: dentro de la empresa matriz, Formosa Plastics Group, es el responsable de importar, montar y vender los camiones DAF. "Hace algunos años, iniciamos los contactos con DAF en relación a la sustitución de nuestra flota", recuerda. "Tras una evaluación exhaustiva, decidimos escoger esta marca: las características clave de los camiones DAF son su bajo consumo de combustible y sus bajos costes de mantenimiento. Además, los conductores alaban la comodidad y el rendimiento de los vehículos. Al mismo tiempo, nos dimos cuenta de que otros clientes también apreciarían las cualidades de los camiones DAF y decidimos convertirnos en el importador autorizado de DAF. Esto suponía para nosotros montar localmente los camiones debido a los altos impuestos de importación, un 37%, de los camiones pre-ensamblados. Sin embargo, la rama automotriz de Formosa Plastics

"Las características clave de los camiones DAF son su bajo consumo de combustible y sus bajos costes de mantenimiento. Además, los conductores alaban la comodidad y el rendimiento de los vehículos."

Plastics

El progreso de DAF en Taiwán se ve asistido por una red de servicio que comprende 17 talleres. Arriba: El establecimiento en Linkou en el norte de Taiwán.



FPG es una de las compañías petroquímicas más grandes del mundo.



Transporte en Taiwán

La isla de Taiwán (anteriormente Formosa) se encuentra en el Mar de la China Oriental: al este de China, al suroeste de Japón y al noroeste de Filipinas. La capital es Taipei. La isla tiene una alta densidad de población: unos 23 millones de personas conviven en un área de 35.980 km² (alrededor del 85% del área de los Países Bajos). Taiwán es un país muy desarrollado con industrias de lo más modernas que se centran fundamentalmente en productos de alta tecnología. Taiwán tiene una excelente infraestructura y una buena red de carreteras (extensión total: alrededor de 34.500 kilómetros), que está en constante expansión. Además, la isla cuenta con una serie de puertos importantes que ofrecen una gran capacidad de transporte, en su mayor parte en contenedores. El transporte marítimo, con un total de 274,23 millones de toneladas en 2006, es el responsable de casi todo el transporte internacional de bienes y es 200 veces superior al transporte aéreo de mercancías. En 2006, el 89% del volumen nacional de mercancías se transportó en camión. Comparado con el año anterior, el total de toneladas transportadas en camión en 2006 aumentó en un 5,8% hasta superar los 594,21 millones de toneladas.

(fuente: www.investintaiwan.nat.gov.tw).

Group ya tenía años de experiencia con diversas marcas de vehículos”.

Pieza a pieza

La moderna planta de montaje de FPG construye ahora entre cinco y diez camiones DF de DAF a la semana utilizando “paquetes CKD” (vehículos en piezas para su montaje en destino), que se envían desde DAF Trucks en Eindhoven. La cabina, el motor más la caja de cambios y los ejes se entregan como conjuntos completos, mientras que el resto del vehículo viene en piezas sueltas. Los trabajadores de montaje de Formosa Plastics Group han sido formados por DAF y la calidad de un camión DAF montado en Taiwán es la misma que la de un camión DAF producido en Eindhoven o Leyland.

El crecimiento de DAF en Taiwán

Debido a los esfuerzos de FPG, otras empresas taiwanesas de transporte han

Cien de los seiscientos camiones de Formosa Plastics Transport Corporation llevan ahora la insignia DAF. Los camiones llegan a todos los rincones de la isla transportando una amplia variedad de productos fabricados por el grupo. Se trata en su mayoría de combinaciones de camiones/semirremolques. “En un par de años a partir de ahora, toda nuestra flota estará compuesta por vehículos DAF”.

empezado a disfrutar de la calidad de los camiones DAF. Y el crecimiento de ventas es digno de mención: a finales de 2008 se conducirán unos 450 DAF en la isla. El progreso de DAF en Taiwán se ve asistido por una red de servicio que comprende 17 talleres. “Estamos orgullosos de lo que hemos conseguido hasta el momento”, explica Chen que es el responsable de las importaciones y las ventas de camiones DAF. “Las marcas japonesas aún se llevan la mayor parte de la cuota del mercado en la isla, debido, sobre todo, a su bajo precio de compra. No obstante, incluso aquí, en Taiwán, un precio favorable de coste por kilómetro se está convirtiendo en un importante argumento de venta. Y en este sentido nadie puntúa mejor que DAF”.



Crecimiento económico y transporte: una unión indisoluble

Transporte de mercancías: ¿Quo



El artista/pintor/ilustrador Charles Burki (1909-1994), cuyo trabajo detallista y realista embelleció prácticamente todo el material promocional de DAF durante muchos años, a veces se permitía realizar trabajos basados más en la fantasía que en la realidad. Por ejemplo, en 1971, se publicó su calendario futurista de vehículos DAF. Según él, el tráfico internacional por carretera usaría en el futuro monorraíles para las rutas intercontinentales. Las altas velocidades significarían que la conducción y la distancia deberían observarse mediante radar y guiado electrónico.

El crecimiento económico y las necesidades de transporte para bienes y personas están íntimamente ligados. Sin transporte o movilidad el crecimiento económico no es posible. Lo contrario también es cierto: el crecimiento económico resulta por definición en un aumento del transporte y la movilidad. Por ejemplo, se espera que el volumen total de transporte de mercancías en la Unión Europea aumente alrededor del 60% en los próximos 25 años. Este incremento exige soluciones inteligentes, con el uso más eficaz posible de todos los medios de transporte.

Ron den Engelsen

Según la Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea, el crecimiento del transporte de bienes en Europa aumentará notablemente en las próximas décadas.

La expectativa de crecimiento se mantiene casi a la par con el crecimiento del PIB en Europa. El incremento del transporte de bienes en Europa Central y del Este será algo mayor que en Europa Occidental, pero podemos esperar un aumento medio del 2-3% anual. Estas cifras son similares a las de la oficina de investigación suiza de Prognos, que hace muchos años ya predijo un notable aumento en el volumen de mercancías, lo que, hasta el momento, se ha demostrado correcto.

Crecimiento del 60% en volumen de bienes

Entre ahora y 2030, podemos, por lo tanto, esperar ver un aumento de alrededor del 60% en el volumen total de bienes transportados en la Unión Europea. La consecuencia lógica de esta circunstancia es también un aumento en la demanda de vehículos comerciales. En 2007, había aproximadamente 337.000 camiones de servicio pesado registrados en la UE, es decir, camiones con un PBV (Peso bruto vehicular) de más de 15 toneladas. Las predicciones son que se alcanzarán los 400.000 en 2015, cifra que se verá

Vadis?



superada en 2030. A menos, claro está, que se produzca un cambio espectacular en los métodos de transporte de mercancías, lo que no entra dentro de las expectativas.

Sin cambios en el reparto del transporte

Se acepta por lo general que en las décadas por venir no habrá cambios en la proporción en que se utilizan los diferentes medios de transporte para el desplazamiento de mercancías. El transporte aéreo, y especialmente el de corta duración, se hará con una parte importante del volumen total de bienes en la UE, al igual que las tuberías y el transporte por carretera. Estos son, actualmente, los modos más importantes del transporte de bienes. El tráfico por canales navegables también experimentará un crecimiento significativo. Sin embargo, tal y como se encuentra la situación, parece que el crecimiento de transporte de bienes por ferrocarril estará significativamente por detrás del crecimiento de otros medios de transporte. Es desafortunado ya que para asumir el crecimiento de la demanda total de transporte, cada medio de transporte tendrá que ofrecer una contribución tan grande como sea posible. Si no, Europa puede enfrentarse a un gran problema. Si no se toman medidas significativas, innovadoras e inteligentes, los atascos de tráfico serán excesivos. Sobre todo en el

corazón económico de Europa, donde el transporte y la movilidad son indispensables para la economía.

Se necesitan nuevos enfoques

¿Cómo abordará Europa el aumento de la demanda de transporte? ¿No es este el momento de una estrategia eficaz y práctica con Europa abierta a nuevos enfoques? En principio, no se debería iniciar la construcción de nuevas carreteras. De hecho, hay numerosas ideas innovadoras para evitarlo. Aunque será necesario construir nuevas carreteras en algún momento del futuro, la pregunta candente es si las infraestructuras existentes se utilizan de modo óptimo. ¿Hay opciones ya disponibles para aliviar los problemas de tráfico? Los carriles para camiones y autobuses, por ejemplo, han demostrado ser un éxito pero son demasiado escasos en Europa. Hay

también muy pocas autopistas interurbanas y falta diferenciación entre el tráfico local y el interlocal para poder evitar la formación de atascos de tráfico. Pero incluso sin nuevas carreteras, hay muchas cosas que se pueden conseguir. Entre ellas, utilizar mejor la capacidad de las infraestructuras existentes. Se abusa de la red de carreteras durante y alrededor de las horas punta. Pero, durante la noche, hay capacidad disponible. Estimular la distribución de bienes por la noche podría contribuir a mejorar la utilización de la red de carreteras.

Se requieren soluciones inteligentes e integradas

Conceptos innovadores como los sistemas de gestión de tráfico, los sistemas de direccionamiento automáticos en áreas congestionadas o la comunicación entre vehículos podrían ayudar también a utilizar

El transporte por carretera es y seguirá siendo la forma más versátil y una de las más eficaces del transporte de bienes. Utilizando sistemas de planificación modernos, equipos de transporte y telemática, el transporte por carretera es más eficaz que nunca.



Las opciones técnicas de organización de los procesos de logística con mayor eficacia están lejos de agotarse. Tomemos "Stadsbox" para la distribución de bienes en ciudades; este concepto puede ofrecer una solución excelente, en combinación con vehículos híbridos u otros camiones de reparto silenciosos.

Se abusa de la red de carreteras durante y alrededor de las horas punta. Pero, durante la noche, hay capacidad disponible.

mejor la capacidad de la infraestructura de carreteras existentes en el futuro. Las opciones técnicas de organización de los procesos de logística con mayor eficacia también están lejos de agotarse. Es lamentable que una solución como "Stadsbox" para la distribución de bienes en ciudades, que está disponible y que DAF ayudó a desarrollar, no haya prosperado. Este concepto puede ofrecer una solución excelente, en combinación con vehículos híbridos u otros camiones de reparto silenciosos.

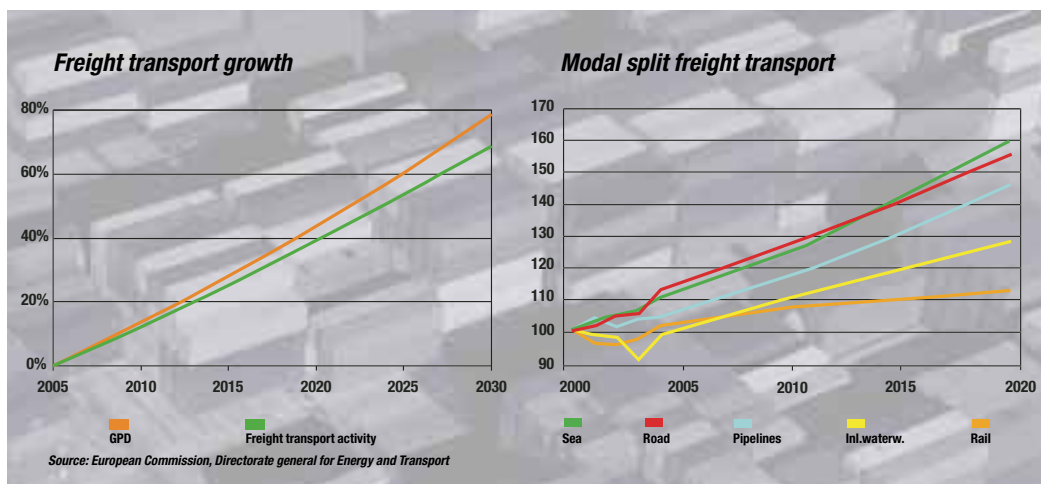
El uso de camiones más largos y pesados, como "EcoCombi", puede también suponer una contribución clave al aumento de la eficacia del transporte y al mejor uso de la red de carreteras. Debido a su mejor rendimiento, los vehículos EcoCombi tienen un nivel de emisiones dañinas notablemente inferior por tonelada y kilómetro, de modo

que se benefician tanto la economía como el medio ambiente. Desde los años 80, DAF Trucks ha apoyado el uso de camiones más largos y pesados a nivel europeo.

El futuro pasa por el transporte eficiente por carretera

El transporte por carretera es y seguirá siendo la forma más versátil y una de las más eficaces del transporte de bienes. Utilizando sistemas de planificación modernos, equipos de transporte y telemática, el transporte por carretera es más eficaz que nunca. El número de kilómetros que los camiones viajan sin cargar es una fracción de lo que solía ser. Además, los camiones modernos son de bajo consumo y los camiones Euro 5 producen sólo una fracción de las emisiones perjudiciales, lo que quiere decir que el transporte por carretera se ha convertido en un sistema más sostenible.

El transporte por carretera es además la única forma de transporte que puede ofrecer un auténtico servicio puerta a puerta. El transporte por carretera eficaz seguirá jugando un papel dominante en la Europa del mañana. Sin embargo, esto no significa que otros medios de transporte no compartan también su parte de crecimiento en el transporte de bienes. ¡Envíe por mar lo que pueda ser enviado por mar! ¡Envíe por ferrocarril lo que pueda ser enviado por ferrocarril! ¡Envíe por tubería lo que pueda ser enviado por tubería! ¡Envíe por aire lo que pueda ser enviado por aire! Y ¡envíe por carretera lo que deba ser enviado por carretera! Además, se debe controlar que, según los productos, se elija el método de transporte más eficaz, adecuado y sostenible. La creciente necesidad de transporte y movilidad no se puede resolver sólo con la red de carreteras. El aumento del transporte de mercancías en Europa y la creciente movilidad de las personas es un desafío para Europa en su conjunto. Sólo se encontrará una solución estructural a este problema si todas las partes implicadas trabajan juntas desarrollando nuevos enfoques para el futuro.



Según los cálculos de la Dirección General de Energía y Transporte de la Comisión Europea, el crecimiento del volumen total de transporte de bienes se mantendrá casi a la par con el crecimiento del PIB en la Unión Europea en las próximas décadas. Tampoco se esperan grandes cambios en los porcentajes representados por los diferentes medios de transporte. Esto significa que el tráfico por carretera, indicado por la línea roja, continuará mostrando un crecimiento considerable en los próximos años.



MEJORE SU VISIÓN YA!



***No solo porque
sea obligatorio***



Con la intención de reducir los accidentes graves o mortales causados por camiones al girar por carriles interiores en vías urbanas o al cambiar de carril en autopistas, la UE introduce una nueva legislación que regula el radio de los retrovisores traseros exteriores gran angular y el uso de los exteriores de proximidad.

Esta legislación entrará en vigor en abril de 2009. No afectará únicamente a los vehículos nuevos, también exigirá la adaptación de todos los vehículos comerciales de más de 3,5 toneladas registrados desde enero de 2000. El cumplimiento de esta legislación se controlará de manera estricta por departamentos legales y de seguridad. Para obtener una descripción general de los requisitos legales para su vehículo o flota, consulte nuestro sitio Web especializado:

WWW.CHECKYOURMIRROR.COM



PACCAR Finacial, tu mejor socio para financiar camiones DAF

Cuando necesite financiar su próximo camión DAF o semirremolque, asóciase con PACCAR Finacial. Como financiera de marca de DAF, somos la principal fuente financiera de camiones DAF, nuevos y usados. Nuestro conocimiento y experiencia en la industria del camión, asegurará que Ud. obtiene la mejor solución posible.

Para formar esa asociación entre PACCAR Finacial, DAF y Ud., contacte a su concesionario local DAF.

