EN FRANCA RECUPERACIÓN

Si bien el mercado de neumáticos de camión lleva unos años en franca mejoría, son muchos los agentes externos que amenazan su estabilidad, sobre todo las marcas de "perfil bajo", principalmente asiáticas. En cualquier caso, la cada vez mayor profesionalización del sector del transporte de mercancías por carretera, que apuesta claramente por la calidad y la seguridad, parece que está frenando un tanto la llegada masiva de estos fabricantes.

Texto: Saúl Camero • Fotos: TP

Sea como fuera, no se puede negar que *"el mercado está en clara recuperación"*, comenta **Joaquín Paralera**, director de Marketing Camión España y Portugal de Michelin. *"Después de la caída del mismo que se produjo durante los años de crisis, hasta el punto de que en 2012 ésta llegó a ser del 50% respecto al volumen de 2007, podemos afirmar que gracias al contexto económico de estos últimos cinco años y a una actividad del transporte también positiva, nos estamos situando en cifras cercanas al mencionado año 2007"*.

Por su parte, **Alberto Delso**, jefe de Producto TBR de **Bridgestone**, asegura que *"la demanda del sector es estable después de dos años de crecimiento, pero existen muchas incertidumbres que no nos permiten vislumbrar el futuro con un mayor optimismo como son el gasóleo, los precios del sector, las regulaciones, etc."*

¿Y el recauchutado?

En cuanto al neumático recauchutado, tal y como indica el propio **Delso**, *"la deman-*

Las características del escenario de recuperación en el sector del recauchutado

Según recoge el estudio sobre "El impacto socioeconómico del recauchutado de los neumáticos de camiones en Europa", realizado por Michelin con la colaboración, entre otras, de la Asociación Española de Neumáticos Reciclados, AER, la industria del recauchutado se está viendo amenazada en los últimos tiempos por la entrada en la Unión Europea de neumáticos de gama baja. Para variar esta situación, en el documento se dan una serie de consideraciones:

- **Se tomarían nuevas medidas para alinear la Unión Europea con aquellas medidas de protección comercial existentes en varios mercados de Asia y América, y, por lo tanto, garantizar la igualdad de condiciones; la Unión Europea es, hoy en día, uno de los pocos mercados en el mundo que absorbe productos que exceden la capacidad de producción.**
- **La contratación pública apoyaría el mercado y, tal vez, permitiría incluso la búsqueda de economías de escala y reducción de costes.**
- **Las autoridades públicas podrían ajustar los costes incurridos por los productores para la gestión de las cubiertas recauchutables a través de la implementación de mecanismos de eco-modularidad; un neumático recauchutable podría generar una tarifa más baja, que se justifica por un mayor número de ciclos de vida.**
- **La implementación de un sistema de etiquetado «recauchutado» abriría el acceso a ayudas similares a las que existen en la actualidad para los neumáticos nuevos cuyo desempeño ambiental es recompensado.**

da sigue bajando, afectada todavía por la importación de marcas asiáticas. Además, la pobre calidad de todas ellas hace que estas gomas no sean recauchutables".

En opinión de **Joaquín Paralera**, *"los años de crisis financiera ha favorecido el desarrollo de un segmento, conocido como Budget ('low cost'), que ha supuesto un retroceso en el mercado del recauchutado, debido a la incertidumbre, a la falta de liquidez y a la reducida financiación por parte de las entidades de crédito, con lo que los clientes buscaban reducir más sus gastos y no tanto sus costes en sus cuentas de explotación. Pero en este contexto de expansión económica, dónde dicha incertidumbre económica se ha despejado y el dinero vuelve a fluir, los profesionales han vuelto a confiar en el producto recauchutado como arma aliada para reducir los costes de explotación. Gracias a estos factores, vemos como en este 2017 el mercado del recauchutado está cogiendo peso en contra del retroceso que se está produciendo en el mercado Budget".*

Daño evidente

Lo que parece claro es que *"en el sector del camión el número de importaciones de marcas chinas y asiáticas está bajando, porque cada vez hay flotas de mayor tamaño, más profesionales que buscan soluciones adecuadas, y lo que verdaderamente les importa es el*

VIGIA Calibrador Electrónico de Neumáticos

Mantiene en forma constante y automática la presión predeterminada de los Neumáticos incluso en caso de pinchazo

NM 343

- Estética renovada.
- Display LCD.
- Mayor capacidad de inflado.

EUROCOLVEN Carretera. N - IV Km 33,800
45224 Seseña Nuevo Toledo Tel. 918 936 945
info@eurocolven.com / www.eurocolven.com

Si va a adquirir nuevas unidades, solicite a la carrocera el Calibrador Electrónico de Neumáticos VIGIA ya instalado en los vehículos.

Los neumáticos de KRAIBURG ofrecen una excelente tracción

En Europa hay una nueva norma para los neumáticos recauchutados fabricados a partir del primero de enero de 2018 que se emplean como neumáticos de invierno. Así, además de la denominación anterior M+S, tienen que ser identificados también con el símbolo del copo de nieve (símbolo 3PMFS). Desde hace más de 65 años, el especialista en recauchutados KRAIBURG Austria tiene el perfil ideal para cada aplicación, para cada exigencia y para todas las condiciones de carretera. Debido a la nueva obligación de identificación y a la necesidad situacional de emplear neumáticos de invierno, vigente desde el primero de junio, la empresa centroeuropea ha ampliado su abanico de productos. Todos los perfiles presentan una tracción superior a la media. Este punto ha sido confirmado por diferentes test de rendimiento.

Los perfiles de KRAIBURG son como mínimo un 25 % mejores que los neumáticos de referencia

Conforme a ECE-109 R anexo 7, el símbolo de neumático "3PMSF" está vinculado por primera vez con una prueba de rendimiento de los neumáticos recauchutados. Con ello, su significado va más allá de la denominación corriente "M+S", con la que se trata de una clasificación propia del fabricante. KRAIBURG Austria ha sometido a una prueba 3PMSF a siete de sus perfiles de invierno: K47, K54, K207, K208, K224, K701 y K702. El resultado es excelente. Todos los diseños presentan una tracción como mínimo 25% mejor que la del neumático estándar de referencia, gracias a lo cual han obtenido el símbolo prescrito del copo de nieve. Tal es así, que Christoph Priewasser, gerente de Producto de KRAIBURG Austria, ha afirmado que "nuestro material de calidad es garantía desde hace decenios del rendimiento y de la seguridad. Nos alegramos de poder mostrarlo ahora con un símbolo reconocido. Estaremos encantados de poner a su disposición los resultados detallados de las pruebas para que si pueda presentárselos a sus clientes".

precio que han pagado después de la vida total del neumático (nuevo + recauchutado) y no el desembolso inicial", añade **Alberto Delso.**

Ahora bien, *"los neumáticos Quality y Budget siempre han tenido su espacio en el mercado, ya que pueden responder perfectamente a las expectativas y necesidades de algunos usuarios, si bien es cierto que, tal y como he comentado anteriormente, se trata de un subsector que aumentó en los años de la crisis financiera. Y es que el segmento Quality & Budget puede ser una alternativa para algunas flotas que necesitan ponderar este aspecto en su gestión. Tal es así, que Michelin pone a disposición neumáticos seguros y fiables para satisfacer a estas flotas y autónomos; una oferta de marcas Quality y Budget con Taurus, Kormoran y Riken con el mejor compromiso entre prestaciones a un precio competitivo que seguirá adaptándose a las necesidades del mercado",* explica **Joaquín Paralera**.

Tal y como aseguran desde Bridgestone, la demanda del sector es estable después de dos años de crecimiento, si bien todavía existen muchas incertidumbres que impiden vislumbrar el futuro con gran optimismo.

En Michelin siempre han apostado por la calidad de sus productos, servicios y soluciones, que es al fin y al cabo lo que les diferencia en el mercado, y que nutre la confianza depositada por sus clientes.

Así y todo, en Bridgestone tienen presente que lo que hay que hacer es proponer *"soluciones de valor para las flotas. En este sentido, contamos con el programa 3M (MantenimientoMonitoringTotalManagement) de mantenimiento de flotas con tres niveles de oferta y servicios dependiendo de las necesidades de cada una de ellas"*, afirma **Alberto Delso**.

En el caso de Michelin *"nuestra política pasa por velar por la satisfacción del cliente, poniéndole en el centro de cualquier toma de decisión, tanto distribuidores como transportistas. Escuchar sus expectativas es nuestra prioridad y nos permite por tanto responder con productos, servicios y soluciones de calidad adaptados a sus necesidades y a cada segmento de mercado; de esta manera contribuimos de forma positiva a su rentabilidad, su seguridad y a ser más respetuosos con el medio ambiente",* prosigue **Joaquín Paralera.**

Con todo, lo que prima es la seguridad, y de ello son conscientes los responsables de las dos marcas cuestionadas. Pero también *"el rendimiento, el coste por kilómetro y la recauchutabilidad son valores clave para las flotas",* comenta **Alberto Delso**. Y es que, según el propio **Paralera**, a pesar de existir *"diferentes niveles en las marcas Quality y Budget, Michelin, en el desarrollo de cualquiera de sus productos, no compromete en ningún caso las prestaciones que puedan afectar a la seguridad".*

Pedro Espinosa, secretario general de la Asociación Española de Neumáticos Reciclados (AER)

"La invasión en el mercado europeo de neumáticos de origen asiático hace peligrar esta industria"

El secretario general de la Asociación Española de Neumáticos Reciclados es una voz más que autorizada para explicar la situación actual de esta industria, especialmente en lo que se refiere a los neumáticos recauchutados. Al fondo, la proliferación de neumáticos "low cost".

¿Cómo se encuentra en este momento el sector del reciclado?
Actualmente el recauchutado de los neumáticos se encuentra en una situación muy delicada, ya que cada vez se fabrican neumáticos más seguros y eficientes, lo que ha provocado que el mercado en la Unión Europea haya disminuido un 20% en los últimos cinco años. Esta situación pone en grave peligro la economía circular de los neumáticos en Europa, tal como lo refleja un estudio realizado por la consultora Ernst & Young, en colaboración con las Asociaciones Europeas de recauchutado.

¿Ha cambiado mucho la normativa sobre el reciclado en los últimos años?
El mundo del neumático está en continua evolución; los nuevos modelos de vehículos con exigencias de comportamiento en cuanto a ruido, eficiencia, nieve y seguridad obligan a la industria a mejorar su producto, y al igual que el neumático nuevo debe cumplir con nuevos reglamentos y exigencias del mercado, el re-

"EL SECTOR DEL NEUMÁTICO EN EUROPA HA SOLICITADO A LA COMISIÓN EUROPEA QUE INICIE UNA INVESTIGACIÓN SOBRE LAS IMPORTACIONES DE NEUMÁTICOS PARA CAMIÓN Y AUTOBUSES PROVENIENTES CHINA"

cauchutado también. Los nuevos compuestos de goma, las bandas con diseños más eficientes en consumo de combustible y el comportamiento en nieve y en seguridad hacen que el neumático recauchutado cumpla con las mismas exigencias de calidad y seguridad que se le pide al nuevo.

El hecho de que cada vez haya más marcas de "perfil bajo", ¿cómo os afecta?

Este es el gran problema del presente. Una grave crisis que hace peligrar a la industria del recauchutado en Europa debido a la invasión en el mercado europeo de neumáticos de origen asiático a bajo precio y con una baja calidad.

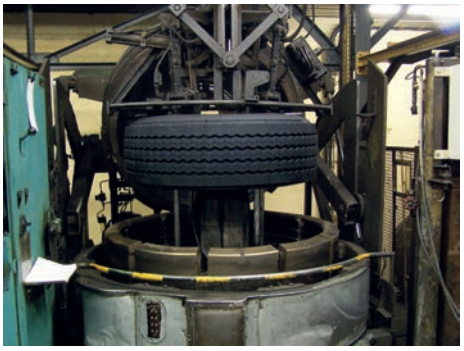
Este neumático procedente fundamentalmente de China, si bien cumple con las exigencias legislativas europeas, es un producto económico y de baja calidad, de usar y tirar, y en muchos de los casos construidos sobre una carcasa no aprovechable para una segunda vida.

El problema no solo es económico, pues está demostrado que si bien la utilización de estos neumáticos en principio puede parecer que supone un ahorro, a la larga se traduce en una pérdida de dinero por su mala rentabilidad kilométrica, además de ir en contra de las políticas de economía circular suponiendo un atentado contra el medio ambiente, y poniendo en peligro el buen funcionamiento de los sistemas integrados de gestión que han de valorizar una cantidad ingente de neumáticos sin la posibilidad de su reutilización y aprovechamiento.

¿Cómo se podría combatir esta "ola"?

El sector del neumático en Europa ha solicitado a la Comisión Europea que inicie una investigación sobre las importaciones de neumáticos para camión y autobús provenientes de China, por si estuvieran incurriendo en prácticas prohibidas de Dumping, o recibiendo subvenciones del gobierno de dicho país para conseguir así una penetración en nuestro mercado con un coste inferior al propio de la materia prima utilizada para su fabricación, provocando que la industria Europea del neumático tanto nuevo como recauchutado no pueda competir con sus bajos precios.

"EN AER PEDIMOS AÑO TRAS AÑO AL MINISTERIO DE INDUSTRIA QUE REALICE CONTROLES DE MERCADO CONSTANTEMENTE A LOS NEUMÁTICOS NUEVOS O RECAUCHUTADOS QUE SE COMERCIALIZAN EN ESPAÑA"



Según Pedro Espinosa el gran problema presente es la proliferación de marcas "low cost" que hacen peligrar la industria del recauchutado.

¿Hasta qué punto afectan estos neumáticos a los vehículos desde punto de vista de la seguridad?

Con respecto a este asunto, la Asociación Española de Neumáticos Reciclados, AER, pide año a año al Ministerio de Industria que realice controles de mercado constantemente a los neumáticos nuevos o recauchutados que se comercializan en España, para velar por el correcto cumplimiento legislativo de los mismos, tanto en seguridad como en correcto marcado y homologación, detectándose hasta la fecha varias irregularidades en algunas marcas que se han retirado de nuestro mercado.

KRAIBURG Austria | A-5132 Geretsberg
+ 43 (0) 77 48 / 72 41-0
www.kraiburg-austria.com

DRIVE IT. AGAIN.

La importancia de la seguridad de llanta en el conjunto de la rueda

¿Por qué montar llantas **Alcoa Wheels**?

Mucho se ha hablado sobre los neumáticos y quizás han quedado las llantas, sus fieles compañeras, relegadas en ocasiones a un segundo plano. Sin embargo, es vital encontrar la mejor pareja para éstos, dado que el conjunto de la rueda, formada por llanta y neumático, soportan todo el peso y la inercia de los vehículos, siendo su único contacto con la tierra firme, y es por ello su buen funcionamiento vital para la seguridad y rendimiento de los mismos.

Las llantas **Alcoa Wheels** son la pareja idónea para cualquier neumático, por su rendimiento superior a otras llantas existentes en el mercado y por ser la marca de llantas de aluminio con la gama más amplia.

Bien es conocido que las llantas Alcoa pesan un 47% menos que las de acero, ahorrando por ello entre 228 y 294 kilos por conjunto de cabeza tractor y remolque, incrementando así exponencialmente a lo largo de los años el beneficio al aumentar la capacidad de carga en cada trayecto.

Menos conocida es su resistencia; las llantas Alcoa Wheels son cinco veces más resistentes que las llantas de acero, como demuestran las pruebas que la marca ha realizado, en las que la cada una de ellas soporta una presión de 71.200 kilos antes de deformarse 5 centímetros mientras que en el mismo test una llanta de acero se deforma 5 cm a los 13.600 kilos.

¿Por qué en algunos círculos se considera entonces la llanta de aluminio más débil? Han sido las llantas de aluminio de fundición y el desconocimiento del correcto mantenimiento lo que ha dado lugar a esta mala fama, que en el caso de las llantas Alcoa Wheels es totalmente inmerecida. Las llantas de Alcoa Wheels son llantas de aluminio forjado, trabajado directamente desde tocho de aluminio macizo, siendo por ello un producto con una resistencia muy superior a la de las llantas de fundición y a las de hierro.

Esto queda también demostrado por el test japonés de impacto JWL, test en el que se simula un impacto al conjunto llanta neumático a 50 km/h. Dicho test es superado por las llantas Alcoa Wheels de aluminio forjado con matrícula de honor, mientras que el borde de la llanta de acero queda deformado y la llanta de aluminio fundido se rompe completamente.

Asimismo, las llantas Alcoa Wheels alargan la vida de su nombrado compañero, el neumático, dado que al rodar a 22ºC por debajo de las llantas de hierro, reducen su desgaste. Dicho desgaste es también más uniforme debido al menor desplazamiento radial por ser las llantas Alcoa Wheels perfectamente redondas al proceder del ya nombrado tocho de aluminio. Estas mejoras dan lugar a una menor necesidad de cambio de neumáticos y, por ello, a una reducción significativa de los costes operativos.

Además, las llantas Alcoa Wheels permiten ahorrar combustible. Pruebas realizadas en distintos lugares de Europa han arrojado resultados positivos, con un ahorro de entre un 1% y un 2 %, lo cual puede dar lugar a grandes ahorros anuales.

Almudena Sánchez, Fleet Manager Spain and Portugal; Alex Varoli, Sales Manager Sapain and Portugal; Vanda Redende, Inside Sales Representative Spain and Portugal, y Sam Truyers, Bus Key Fleet Manager Europe.

Alcoa Wheels inventa la llanta de aluminio forjado en 1948 y desde entonces se ha mantenido en la vanguardia del mercado a través de numerosas innovaciones surgidas desde su centro de investigación de metales ligeros, el más importante del mundo en su categoría. Entre ellas se encuentra el tratamiento único Dura-Bright® EVO, que penetra en el interior del aluminio convirtiéndose en parte integrante del mismo y gracias al cual las llantas se mantienen brillantes durante más tiempo con un simple lavado periódico con agua y jabón. Este tratamiento no se corroe ni pela como los tratamientos convencionales. Las llantas Alcoa también están disponibles en tratamiento mate y LvL ONE®.

Como colofón final, no se puede dejar de mencionar a una figura fundamental, las personas, que son las que marcan la diferencia también en esta historia de éxito. Igualmente, en este punto Alcoa Wheels se sitúa a la vanguardia, siendo la primera y única marca en mantener un equipo propio sobre el terreno en cada país. Su misión es realizar labores de apoyo a flotas, talleres y constructores, que en el caso de España y Portugal son Alex Varoli y Almudena Sánchez, que cada día trabajan para mejorar la experiencia de las llantas Alcoa Wheels en todo el territorio.