

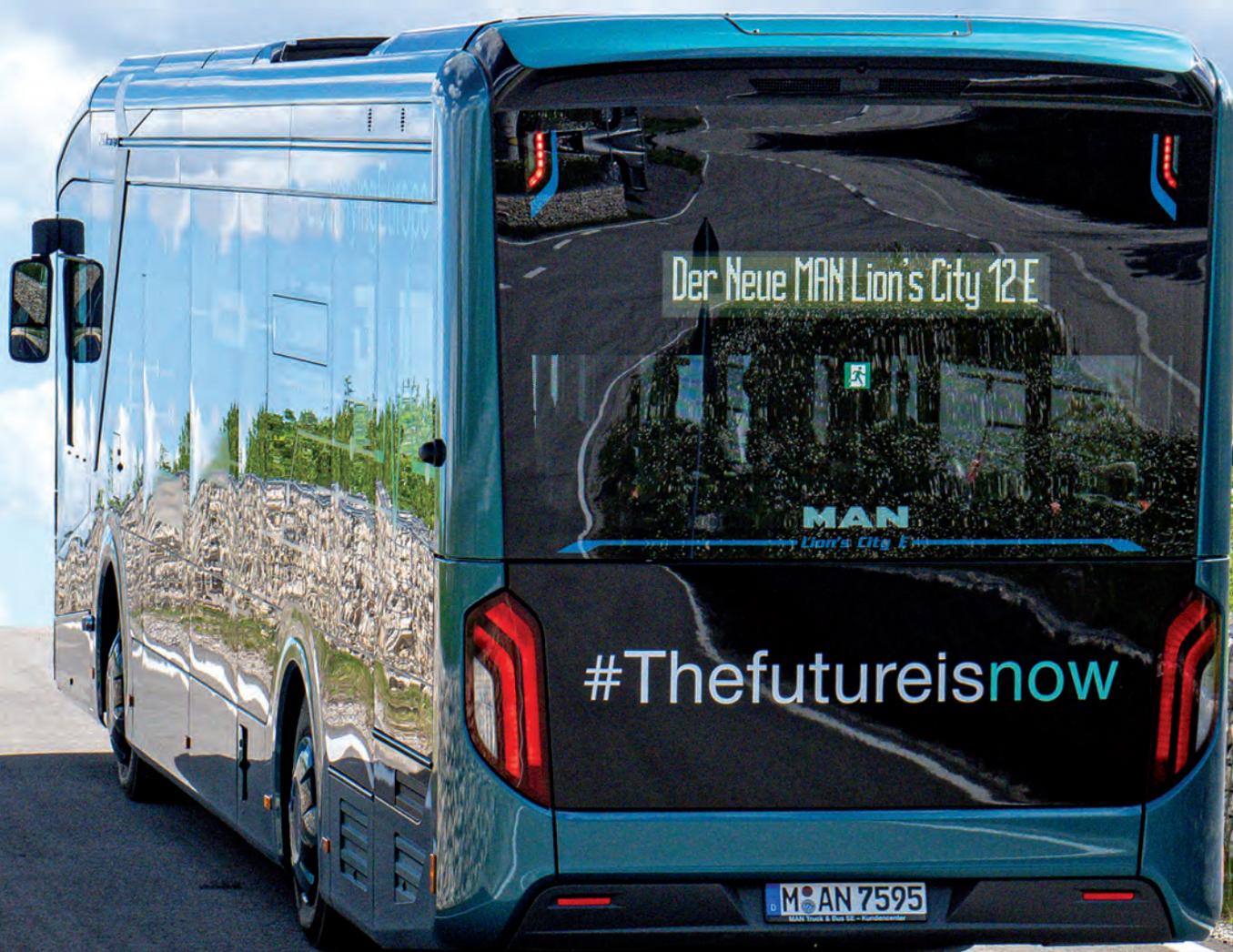
La revista  
de mayor difusión  
del transporte  
de pasajeros.  
Autocares, autobuses,  
carrocerías  
y componentes.

Año 30. #300.  
Abril 2024

[www.revistaviajeros.com](http://www.revistaviajeros.com)

# VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal



## 300 NÚMEROS Y 30 AÑOS INFORMANDO AL SECTOR DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

- Especial: Industria carrocera española • Reportaje: VDL abre su nueva planta •
- Prueba: Probamos los nuevos sistemas de seguridad de Daimler Buses • Producto: Nuevo Iveco CROSSWAY NF Híbrido •

# AMAR TU TRABAJO NUNCA HABÍA SIDO TAN FÁCIL.



El MAN Lion's Coach con el confort de conducción y la seguridad más avanzados.

¡Di adiós a los desafíos de la carretera a los que te has enfrentado hasta ahora! Con nuestro MAN Lion's Coach y su nuevo e innovador puesto de conducción, te sentirás como nunca antes al volante. Disfrutarás de un confort y una seguridad extraordinarios, que te proporcionarán una experiencia de conducción relajada para que puedas concentrarte en la carretera sin esfuerzo. ¡Disfruta de tu trabajo! [www.man.eu/lionscoach](http://www.man.eu/lionscoach)





## 300 NÚMEROS DE VIAJEROS, 30 AÑOS CON VOSOTROS



Luis Gómez-Llorente  
Director de Viajeros

Con este número 300 arranca el año de nuestro 30 aniversario. En estas tres décadas hemos pasado por muchas situaciones junto a nuestros lectores, a veces buenas, a veces no tanto. Pero siempre hemos seguido adelante con emoción y pasión por lo que hacemos. Porque además de amar nuestra empresa y la información, amamos a este sector.

En 2020, una de las palabras más buscadas en Internet fue “RESILIENCIA”. Aprendimos todos su significado: “Capacidad de adaptación de un ser vivo frente a un agente perturbador o un estado o situación adversos”. Y nos dimos cuenta de que no era nada nuevo para el transporte de viajeros por carretera, que ese concepto forma parte del propio negocio. Los empresarios del sector lleváis años luchando contra viento y marea, sacando lo mejor de vosotros en los peores momentos, sobreviviendo y aprendiendo de cada golpe para mejorar... Porque, básicamente, sois resilientes. Antes os llamábamos simplemente valientes.

Los años pasan, los conceptos cambian, pero la esencia es lo que persiste en el tiempo. Y este sector, creedme, tiene capacidad para afrontar todo aquello que le venga. Porque tenéis ganas, tenéis coraje y, sobre todo, porque sois maestros en adaptación. Por todo eso y porque sois imprescindibles, aunque, a veces, no os lo creáis lo suficiente. Los demás modos de transporte son rígidos, más costosos, super profesionalizados ... pero les falta alma. No

como a vosotros, que poneis el corazón en todo lo que hacéis. Como no se os va a querer. Cuando vemos que os va bien, que os recuperáis, nosotros compartimos vuestra felicidad, cuando los problemas os machacan, sufrimos con vosotros. Nos sentimos plenamente ligados a vuestra historia y a vuestro futuro, que tenéis mucho. Pensamos que vuestras páginas están llenas de vosotros, de vuestras familias, de vuestros triunfos y vuestras luchas.

Desde que abrimos las puertas de nuestra revista, hemos vivido el cambio de moneda, una crisis económica internacional y una pandemia global. Pero nos queda mucho que hacer y ver juntos. Ese fue nuestro eslogan cuando vivíamos encerrados en casa y parecía que no había futuro #juntosseguimosrodando. La esperanza siempre se cuela por alguna esquinita y todo tienen arreglo. Nosotros vamos a seguir acompañando al sector en la maravillosa aventura de la movilidad con la misma ilusión que teníamos el primer día.

Y por supuesto, tenemos que dar las gracias a fabricantes, carroceros e industria auxiliar del sector. Gracias por todo este tiempo, por vuestro cariño y vuestra complicidad.

Viajeros no es solo una revista, es un lugar de encuentro para el sector, donde todos tenéis espacio, donde se os quiere... Y lo sabéis... Gracias por querernos también, gracias por cuidarnos.



03



06



16



22



26



28



34



36



37

**03 EDITORIAL**

300 números de Viajeros,  
30 años con vosotros

**22 ESPECIAL**

La industria carrocerera española

**34 REPORTAJE**

CONFEBUS lleva el autobús  
al Congreso de los Diputados

**06 ESPECIAL 300**

Cumplimos 30 años informando  
sobre la movilidad en autobús

**26 REPORTAJE**

VDL abre su nueva planta

**36 REPORTAJE**

MAN sigue electrificando España

**16 EN PORTADA**

El Gobierno facilita la llegada de  
conductores profesionales marroquíes

**28 PRODUCTO**

Nuevo Iveco CROSSWAY NF Híbrido

**37 REPORTAJE**

ANETRA se incorpora a la plataforma  
de Empresas por la Movilidad Sostenible



19



20



30



43

**19 REPORTAJE**

Instalación del nuevo tacógrafo

**20 REPORTAJE**

El eSHUTTLE de CAR-BUS.NET,  
Microbús del Año 2024

**30 PRUEBA**

Probamos los nuevos sistemas  
de seguridad de Daimler Buses

**43 ASOCIACIONES**

Ciberseguridad en nuestros buses

VIAJEROS  
de transporte público en España y Portugal

**Depósito Legal:** M-23.188-1995

**Revista fundada por:** Jesús Gómez Llorente

**Dirección:** Luis Gómez-Llorente

**Redacción:** Isabel Blancas Maldonado

**Marketing & Publicidad:** Paloma Buitrón Susaeta

**Pruebas Técnicas:** Antonio Juliá Fernández

**Maquetación:** Infocomunicación

**Colaboradores:**

Francisco Sánchez-Gamborino (Abogado. Doctor en Derecho)

Verónica Olivera Villanueva (Periodista)

José Carlos Cámara Molina (Periodista)

**Sección Oficial:**

aetram Tascabus

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que TRANSPORTE 3 ni las respectivas empresas de los colaboradores compartan necesariamente las opiniones expuestas por los primeros.

C/ Padilla, 72

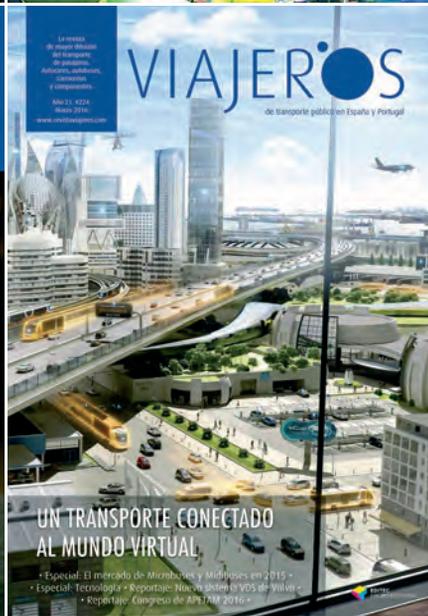
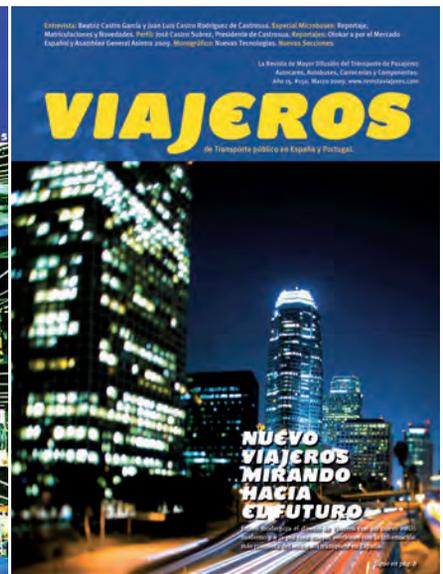
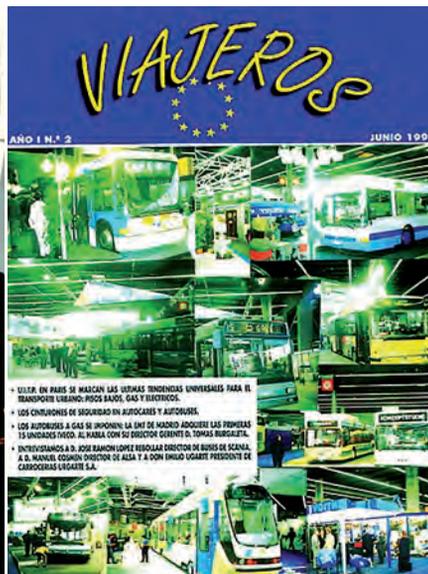
Tel.: 91 401 69 21 / 91 401 34 39

www.editec.es / editec@editec.es



**ORGANIZADOR DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE**





# EL NÚMERO 300 DE VIAJEROS

CUMPLIMOS 30 AÑOS INFORMANDO SOBRE LA MOVILIDAD EN AUTOBÚS

EN OCTUBRE DE 2013 PUBLICÁBAMOS NUESTRO NUMERO 200. UNA DÉCADA DESPUÉS, VIAJEROS HA RECOGIDO TODA LA ACTUALIDAD DEL SECTOR DE ESTE TIEMPO Y SEGUIMOS EVOLUCIONANDO PARA ADAPTARNOS A LOS NUEVOS TIEMPOS

**E**n abril de 1995 nació la revista Viajeros. Por eso, desde ahora hasta abril de 2025, nuestros números irán indicando en su portada que estamos en el año 30 de nuestra publicación.

Será un año muy especial, que traerá novedades tanto en la maquetación de nuestra revista como en nuestra web. Viajeros será más interactiva y avanzará hacia la digitalización de cara a su 30 aniversario. Os iremos informando progresivamente de cada cambio.

### LOS INICIOS DE LA REVISTA VIAJEROS

Su primer número formaba parte de la primera publicación del grupo Editec, Transporte 3. Sin embargo, su entrada en escena no fue nada tímida, pues lo hizo protagonizando la portada con los primeros premios al "Autocar del Año en España 1995", que organiza desde entonces la editorial.

Al mes siguiente, Viajeros ya era una revista con entidad propia y ocupaba su portada la edición de París de la UITP'95. En un principio fue una revista bimestral, pero sería así por poco tiempo. En el número 6, que correspondía a enero de 1996, ya era una revista de publicación mensual.

### VARIOS CAMBIOS DE DISEÑO

Desde el primer momento, se definieron los colores que identificarían la revista: texto amarillo sobre un círculo de estrellas del mismo color sobre fondo azul marino. De hecho, tan sólo en el primer número como Viajeros, el de junio de 1995, las letras de nuestro logotipo fueron de otro color, el blanco.

Con el paso de los años, los tipos de letra y su tamaño han ido cambiando para tener una imagen acorde a los nuevos tiempos. También fueron cambiando las secciones y su diseño.



Año y medio después de su fundación, en septiembre de 1996 se modificaba el formato del sumario y en octubre de 1996, Viajeros ya realizó la primera modificación de su imagen introduciendo una barra lateral de diferentes colores para identificar el inicio de cada sección.

---

**A FINALES DEL ANTERIOR MILENIO, EN 1999, VIAJEROS DIO EL SALTO A INTERNET CON SU WEB. AHORA, REVISTA EN PAPEL Y ONLINE EVOLUCIONAN HACIA LA DIGITALIZACIÓN**

---

# GRAND ISUZU TORO

## GRAND TORO



### COMPACTO

8,5m. de longitud



### FIABLE

Motor Cummins 210CV  
Caja de cambios ALLISON



### VERSÁTIL

Clase II y Clase III  
37 pasajeros  
Maletero 4,6m<sup>2</sup>



Mobility Bus Spain S.L.

Importador oficial de Isuzu Bus en España

Av. de Córdoba nº13, P.I.La Carrehuela, Nave 4, Valdemoro, Madrid

+34 609 108 656 | info@mobilitybus.es | www.mobilitybus.es

  
mobilitybus

**ISUZU BUS**

**AMIGO EMPRESARIO, A MODO DE CARTA PERMÍTEME DEDICAR ESTE EDITORIAL PARA SALUDARTE COMO LECTOR DE ESTA PUBLICACIÓN ESPECIALIZADA Y DEDICADA EXCLUSIVAMENTE A TEMAS RELATIVOS AL TRANSPORTE DE VIAJEROS." CON ESTAS PALABRAS ABRÍA EL PRIMER NÚMERO EL FUNDADOR DE LA REVISTA, D. JESÚS GÓMEZ LLORENTE**

El segundo cambio de relevancia llega en marzo de 2002, cuando la maquetación de las noticias comenzó a ser más limpia, incluyendo fotos de mejor calidad y mayores espacios de separación para mejorar la lectura. Pero sería ya en 2009 cuando tenga lugar el gran cambio de maquetación, que aportó a la publicación un aire más fresco sin perder seriedad. La renovación comenzó por el propio logotipo: desaparecen las estrellas, se elimina el borde negro de la palabra Viajeros y se busca una nueva tipografía más actual.

El último cambio llegó tras el número 200. En el número 201, el logotipo de Viajeros se estiliza y deja atrás su tradicional color amarillo, pasando a ser azul o blanco, según el momento.

Este logotipo nos ha acompañado esta última década, diez años llenos de evolución en el sector de la movilidad de pasajeros por carretera.

**VIAJEROS ON LINE**

Viajeros dio el salto a Internet a principios del año 1999, entonces con el dominio [www.editec.es](http://www.editec.es) y como [www.revistaviajeros.com](http://www.revistaviajeros.com) a partir de febrero de 2003. Los boletines digitales llegaron en junio de 2002. Toda la información completa y de manera gratuita estaba disponible en nuestra página, que también ha ido evolucionando con el paso de los años y desde julio de 2007 incluye también todos los números descargables on line. En noviembre de 2011, Viajeros llegó también a las Redes Sociales. Y en 2013 se puso en marcha nuestro portal con el formato actual.

Próximamente habrá una nueva web de Viajeros, más moderna e interactiva con la que nuestra revista, como las del resto del grupo editorial Editec, se adapta a las nuevas necesidades de los lectores.

Y lo mismo sucederá con la revista en papel, que se irá transformando en un producto cada vez más digitalizado. En nuestro último número, el de marzo de 2023, nuestra revista en papel ya incluye códigos QR que conducen a nuestro portal y amplía información sobre el tema tratado.

**LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE, UNA REFERENCIA PARA EL SECTOR**

Desde la primera vez que Viajeros premió al mejor Autocar del Año en 1995 en España, nuestra ceremonia de entrega de premios ha crecido exponencialmente. Quienes llevan tres décadas o más en el sector, recordarán el acto que tenía lugar cada año en el hotel Husa Princesa de Madrid. Actualmente se celebra en el Novotel Madrid Center, y ha pasado de contar con una treintena de invitados a reunir a más de 500 profesionales del mundo de la movilidad.



**Cuando eres tú  
quien toma el rumbo,  
decides el destino.**



**75CS**  
ELECTROMOVILIDAD INTERURBANA

 **Castrosua**

## LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL FUE LA PRIMERA ESTOCADA ANTES DE LA PANDEMIA

Como decíamos, la primera Portada de Viajeros se dedicó precisamente a los primeros premios al “Autocar del Año en España 1995”. El primer ganador del trofeo fue el SCANIA K113 con carrocería IRIZAR CENTURY. Pocos años después se creaba la categoría de “Autobús del Año en España”. En su primera edición, la del año 1998 resultaba vencedor el vehículo Iveco CityClass con carrocería Castrosua CS40 City. Fue en diciembre de 2008, con la celebración de los “Premios 2009” cuando llegó una nueva etapa para nuestros galardones. Se incorporaron entonces también los premios al Midibús del Año y el Microbús del Año.

Los Premios Nacionales del Transporte, organizados por EDITEC, y elegidos ante notario por los principales operadores de transporte de nuestro país, se otorgan ahora en más categorías. En la sección de pasajeros: Autocar del Año, Autobús del Año, Midibús del Año, Microbús del Año y Bus Ecológico del Año. Y en la sección de mercancías: Camión del Año, Vehículo Industrial Ligero del Año, Cisterna del Año, Semirremolque del Año y Camión Ecológico del Año.

### LOS ÚLTIMOS GANADORES DE LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2024

- Autocar del Año 2024 en España: Irizar i6S Efficient Hidrógeno
- Autobús del Año 2024 en España: Mercedes-Benz eCitaro FuelCell
- Bus Ecológico del Año 2024 en España: Mercedes-Benz eCitaro FuelCell
- Midibús del Año 2024 en España: Otokar Navigo T 8.4
- Microbús del Año 2024 en España: Car-Bus.net eShuttle
- Camión del Año 2024 en España: Mercedes-Benz eActros 600
- Camión Ecológico del Año 2024 en España: Scania BEV Regional (R y S)
- Vehículo Industrial Ligero del Año 2024 en España: Ford PRO Transit Custom
- Semirremolque del Año 2024 en España: Lecitrailer Furgón de chapa para ropa colgada P400 Multi x4
- Cisterna del Año 2024 en España: Farcinox iTank



Nuestros premios han sido testigo del paso del tiempo, de las innovaciones en diseño y en motorizaciones, en seguridad y confort y el gran compromiso medioambiental de fabricantes y carroceros.

### LA HISTORIA DEL SECTOR EN LAS PÁGINAS DE VIAJEROS

Viajeros ha sido testigo de los acontecimientos más importantes del sector del transporte de viajeros por carretera de los últimos 30 años, pero también de importantes momentos de la historia de nuestro país. Aquí ofrecemos un pequeño resumen de algunos datos y hechos.

#### ANTES DEL EURO

Cuando nació la revista ya existía la primera autoridad unificada de transporte colectivo, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y acababa de arrancar la Feria Internacional del Autobús y del Autocar, FIAA, en la que participamos. Los datos del primer carril BUS-VAO de la N-VI eran muy positivos y ya se habían instalado también en los primeros SAE en las empresas de transporte en autobús. También en 1995 se fundaba la Confederación de Transporte por Carretera, CTC, a la que se adherían Asintra, Astic y Fenebús.

Un año después, llegó la Clasificación de Autocares por Estrellas diseñada por la IRU y se sentaban las bases para la creación de la Autoridad Única de Transporte de Barcelona. También surgió una nueva asociación que reunió a los profesionales de la automoción, ASEPA. En 1996 los empresarios del transporte pedían la privatización para mejorar la red de transporte, en concreto las líneas de ENATCAR.

En el año 1997 Alsa inauguró el primer centro de formación para conductores de España homologado y abría sus puertas la Estación de Autobuses de Méndez Álvaro, la Estación Sur, que se convertía en la mayor de toda Europa. También entraba en escena otra de las ferias históricas para el sector, Nortrans.

El Ministerio de Fomento estudiaba la red concesional para mejorarla y en 1998 se anunciaba la privatización de ENATCAR. En 1998 desaparecían

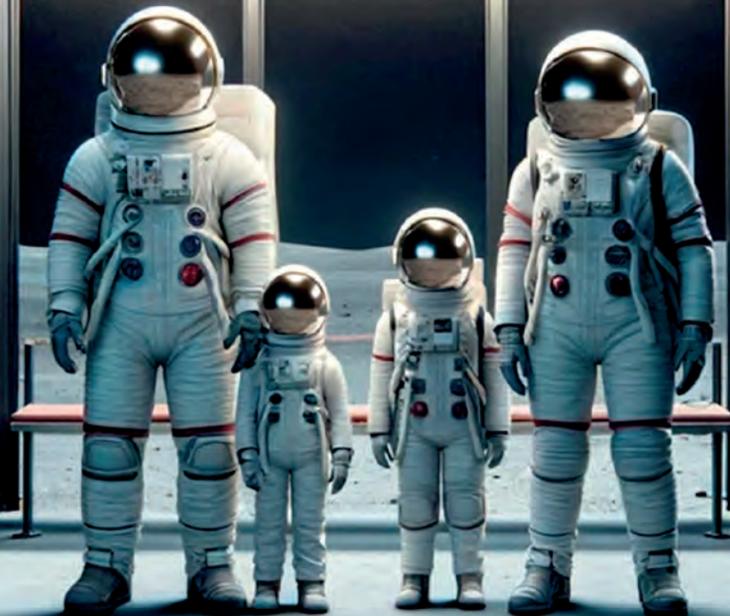


NUEVOS BASTIDORES SCANIA  
**100% ELÉCTRICOS**

# LLEVAMOS LA ELECTRICIDAD MÁS LEJOS

- Hasta **520 kWh**
- **500 km** de autonomía estimada
- Bastidor **Low Entry** para Clase II
- **Baterías propias** de carga rápida, más sostenibles y con una vida útil de **1,5 millones de km**:  
**4 veces la distancia de la Tierra a la Luna**

**NEW ENERGY** PARA UN NUEVO MUNDO



**SCANIA**

## LAS ASOCIACIONES DEL SECTOR SE TRANSFORMAN. SE MANTIENE ANETRA, SE UNIFICAN ASINTRA Y FENEBUS EN CONFEBUS, Y APARECE DIREBUS

las tarjetas VR y el Ministerio solo daría autorizaciones a empresas con 5 vehículos o 90 plazas. Tras la privatización de ENATCAR, de la que sería adjudicataria ALSA, hizo su aparición en escena el Grupo Arriva y se iniciaba la carrera por la concentración empresarial.

Comenzábamos el milenio con la inauguración del mayor intercambiador multimodal de España, el de Avenida de América, en Madrid. Llegaron las protestas por la gran subida del precio del gasoil y en 2001 entraba en vigor el Impuesto de Hidrocarburos, que se sumó a la subida de precios. Ese mismo año aparecía la plataforma multioperador para autobuses Movelia en la que los usuarios podían comprar billetes on line de diferentes empresas. También estrenábamos nueva Ley de Tráfico y se calentaban motores para la entrada del Euro.

### DESPUÉS DEL EURO

El 1 de enero de 2002, llegó la nueva moneda europea y la nueva Directiva sobre Tiempos de Trabajo de la UE. Empezamos a oír hablar de Galileo, un sistema que mejoraría la localización vía satélite. Continuaba la concentración empresarial y ahora nacía AVANZA, tras la fusión de Auto Res, TUZSA y Vitrasa.

Al año siguiente, el Ministerio de Fomento inicia una nueva etapa en su ayuda al sector, con la aprobación del Plan Plata. Ese mismo año se presentó el nuevo Centro de Experimentación-Certificación de Vehículos y Tecnología para la seguridad del transporte (INTA-CSTT). Con los nuevos tiem-

pos llegaban nuevas caras al sector, pero los veteranos, siguieron en pie para aportar toda su experiencia creando su propia asociación, ASVETRANS.

Ya en 2004 veíamos como se hacían pruebas con nuevas tecnologías para implantar el pago de billete de autobús con el móvil. Este año comenzó a publicarse el Observatorio de Costes para el sector y se inició un amplio proceso de formación para los cambios inminentes: el carné por puntos, el tacógrafo digital, los motores Euro 5 y el Adblue.

En 2005 entraba en vigor Protocolo de Kyoto al que estaban adheridos 141 países, entre ellos España, para poner en marcha políticas contra el cambio climático. TATA Motors compraba ese año el 21% de Hispano Carrocera y TEMSA buscaba distribuidor en nuestro país.

El tacógrafo digital para los vehículos de más de 3.5 toneladas entraba en vigor en 2006, año en el que se inauguró el Centro de Estudios de Transporte y Logística CETYL de Segovia y nacía el Premio a la Innovación en el Transporte Público Profesor Andrés García. El primer galardón se entregó dos años después.

En 2007 llegan la nueva Norma UNE 13816 de AENOR, el nuevo formato de carné de conducir para toda la UE y la nueva norma sobre cinturones de seguridad. Además, vimos muchos movimientos empresariales, como el desembarco de TEMSA en España. La concentración tomó aún más fuerza: National Express, a la que ya se incorporó Alsa en 2005, compraba Continental Auto, y el grupo Doughty Hanson, que ya contaba con Avanza, adquiere CTA. Ese año se aprobaba el nuevo Estatuto de los Trabajadores Autónomos y Gerardo Díaz Ferrán era nombrado Presidente de la CEOE.

En 2008, el año que recorrimos la Expo de Zaragoza en los vehículos eléctricos de TATA HISPANO, el CAP llegó a nuestras vidas, Alsa se convirtió en el mayor accionista de National Express, Veolia resultaba ese año adjudicataria de Bilbobús y Arriva compraba Dblas.

### LA CRISIS ECONÓMICA MUNDIAL

En 2009 comenzaba una gran crisis económica que hizo caer la demanda de pasajeros y subir los precios del gasoil, faltaba además acceso al crédito. A pesar de la situación, una nueva marca aterrizaba en España en 2010: Solaris. Y pocos meses después hacía lo mismo Otokar. Deutsche Bahn compró Arriva. La EMT de Madrid anuncia que ya no comprará diesel, que incluso las hibridaciones serán con gas, y las marcas introdujeron de serie en los autobuses europeos sistemas de detección de incendios. En 2011 el INSIA creaba un certificado específico de seguridad para autobuses, el CSEAA, y en 2012 ATUC presentó su Libro Blanco de la Financiación del Transporte Urbano. Nació una nueva asociación, ASEFABUS (Asociación de Empresas Familiares de Transporte de Viajeros por Autobús).



Ya en el año 2013 la reforma de la LOTT llegó por fin y también el chaparrón de denuncias de los pliegos de los concursos concesionales. En esas fechas también sobrevolaba la duda sobre la posible privatización de las EMT deficitarias.

ASCABUS renovó su imagen y estrenaba web. Se firmó un acuerdo histórico para el Convenio Colectivo del Transporte Discrecional, Regular de Uso Especial y Turístico de la Comunidad de Madrid. Llegó a España la nueva marca KING LONG y se anunció la fusión entre las asociaciones ASINTRA y FENEBÚS, creando CONFEBUS.

#### LA ÚLTIMA DÉCADA DEL SECTOR

En 2014 llegaba el PITVI que sustituía el anterior Plan de Fomento, el PEIT, y vimos la importancia que se daba a las infraestructuras de AVE. El SLT cumplía 25 años y Europa le daba la razón a los operadores sobre la ilegalidad del céntimo sanitario y llegaba el Plan PIMA y el Movele para renovar la flota y comenzar la transformación hacia la electromovilidad. Los operadores seguían metidos en una guerra judicial por la cuestión de los pliegos de los concursos de las concesiones. El sector ferroviario se liberalizaba y llegaban las plataformas de viajes compartidos. El modelo de negocio estaba cambiando. Por aquel entonces, CONFEBUS tenía dos co-presidentes. Nuestro



colaborador Roberto Llorens, como un visionario, ya hablaba del problema de Ucrania.

En 2015, cuando la economía parecía que ya estaba empezando a resucitar, se aprobó la Ley de Desindexación de la Economía y también la nueva Directiva sobre pesos y dimensiones de la carretera.

## LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE ESTÁ ACTUALMENTE EN TRÁMITE

# La BKB de siempre, como nunca...



## 01 BIMODE

### Evolución

Hemos hecho tantos letreros que son muchos los que llaman a los suyos "BKB".

Nuestra evolución como empresa a BQB Technology pasa por **ofrecer letreros innovadores, duraderos y de consumo optimizado**



### Revolución

Gracias a nuestra integración con el Grupo Lumiplan, **BQB Technology se suma a la revolución digital con todo tipo de dispositivos como Pantallas TFT inteligentes, Paneles de parada, CCTV's y videovigilancia**, así como el software necesario para gestionarlo todo de forma remota.



**+350**  
Clientes

**+100000**  
Letreros

**+5000**  
Autobuses

**+12000**  
Paradas

**+20000**  
TFTs

**+10000**  
CCTVs



En 2016 ya se veía con claridad que con el cambio de década llegaría también una nueva movilidad que se basaría en dos ejes, la electromovilidad y la conectividad. Comienzan las experiencias de pago del billete con tarjeta bancaria. TEMSA regresaba al mercado español con el distribuidor Turkeybus.

En 2017 las plataformas de vehículos compartidos estaban en el ojo de mira de la justicia y los autobuses híbridos y eléctricos ya eran una realidad y comenzamos a hablar en serio del concepto Maas. El sector pidió en el Congreso una Ley de Financiación del Transporte Público y ATUC pedía el IVA super reducido. Tras la constitución oficial de CONFEBUS, en su primera asamblea, Rafael Barbadillo, fue elegido presidente.

En 2018 AETRAM cumplía 40 años, aparecía la nueva asociación DIREBUS, la marca VDL volvió al mercado español y comenzaba el debate intenso en el sector sobre la liberalización y se anunciaba el inicio de los trámites para tener una ley de financiación del transporte público.

En 2019 Europa vota a favor del sistema concesional español, se aprobó el nuevo ROTT y comienza a hablarse de la implantación de planes de calidad del aire y zonas de

bajas emisiones. ANETRA celebró su primer Congreso. El sector se vio afectado por la quiebra del touroperador Thomas Cook. Ese año llegaba a nuestro mercado ISUZU BUS y el sector del autobús cerró con cero víctimas mortales en accidente en carretera. En Madrid se celebraba en diciembre la Cumbre del Clima COP25.

En 2020 estallaba una pandemia sanitaria, la del virus COVID-19, que conmocionó al mundo y afectó brutalmente al sector del autocar, tardando años en recuperarse en el mejor de los casos y ocasionando el cierre de empresas en el peor. El Gobierno aprobó ERTES para proteger al tejido empresarial, que fueron renovados el siguiente año.

En 2021 se anunció de manera online el nombre de los ganadores de los Premios Nacionales del Transporte, como ocurriría también en la siguiente edición. Se aprobó la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Llegaron más ayudas directas para el sector, se amplió dos años la vida de los autocares escolares y las vacunas mitigaron los graves efectos de salud de la pandemia para que la economía pudiera volver a circular. TEMSA regresa a España con un proyecto muy sólido, que continúa hasta la fecha, esta vez con el distribuidor Martín Ayala. También irrumpió en nuestro país una nueva marca, KARSAN. El año se cerraba con la nueva composición del CNTC, en el que entraba DIREBUS, que celebraba su primer Congreso el siguiente año.

En 2022 nos sorprendió la guerra en Ucrania y el Gobierno aprobó descuentos en el combustible y ayudas directas por autobús para paliar la situación. Se presenta un primer diseño de cómo podría ser el nuevo mapa concesional de autobús en España, aunque competencia, en un informe, apuesta por la liberalización. El Estado lanza ayudas para los usuarios de billete multiviaje del transporte público.

En 2023 los Premios Nacionales del Transporte volvieron a celebrarse presencialmente. Nació el proyecto "Empleo Sobre Ruedas" para dar una salida laboral a mujeres en situación de exclusión social. Con la evidente mejora del sector tras la pandemia y cifras récord de turistas, lo que falta ahora son conductores profesionales. Otro gran problema es la velocidad a la que se pide la descarbonización de las flotas, el sector pide neutralidad tecnológica para lograrlo.

Ahora estamos en 2024 y todas las marcas confirman que los resultados de sus matriculaciones han sido excelentes y auguran un año muy positivo. Asociaciones del transporte de mercancías y de viajeros de la Comunidad de Madrid se manifestaron contra las ZBE. En cuanto a la Ley de Movilidad Sostenible, sigue en trámite.

Cambio de milenio, cambio de moneda, atentados yihadistas, una crisis, una pandemia... Hemos vivido mucho juntos, y lo que nos queda.

**LA PANDEMIA CAUSADA POR EL VIRUS COVID PARALIZÓ POR COMPLETO EL SECTOR. LOS AUTOCARES ESTUVIERON PARADOS, SIN POSIBILIDAD DE TRABAJAR DEBIDO A LAS RESTRICCIONES DE MOVILIDAD. Y LOS AUTOBUSES URBANOS FUERON MÁS NECESARIOS QUE NUNCA CUANDO LLEGÓ LA "NUEVA NORMALIDAD"**



**EL COLABORADOR PRIVILEGIADO  
DE LAS GRANDES REDES  
URBANAS E INTERURBANAS**

## **Piezas de recambio para AUTOCARES Y AUTOBUSES**



**ejes y dirección**



**lunas y parabrisas**



**calefacción**



**cajas de cambio  
y embragues**



**electricidad**



**carrocería**



**retrovisores**



**suspensión**



**filtración**



**motor**



**asientos**



**frenos**

C/Osca, 20 nave 4, parc. ALI 2.1 • Plataforma Logística PLAZA  
50197 Zaragoza ESPAÑA

+34 876 26 95 50 +34 876 76 89 94

[info@cbmiberica.eu](mailto:info@cbmiberica.eu)

**[www.cbmcompany.com](http://www.cbmcompany.com)**



# EL GOBIERNO FACILITA LA LLEGADA DE CONDUCTORES PROFESIONALES MARROQUÍES

EL CANJE DEL CARNÉ DE CONDUCTORES PROFESIONALES MARROQUÍES NO SERÁ AUTOMÁTICO

**LOS INTERESADOS NO TENDRÁN QUE HACER EXAMEN TEÓRICO PARA CONVALIDAR SU CARNÉ, PERO SÍ HARÁN PRUEBA PRÁCTICA**

**S**egún se publicó el pasado 23 de marzo en el BOE, España y Marruecos han firmado un nuevo acuerdo para el reconocimiento recíproco y canje de los permisos de conducción de sus respectivos países, en el que se modifican las condiciones anteriores. El acuerdo entrará en vigor el próximo 7 de abril de 2024.

Desde el Gobierno se indicó que “la propuesta busca eliminar los retos existentes en materia de cobertura de vacantes de conductores cualificados para trabajar en el sector, tal y como habían solicitado representantes de las empresas españolas dedicadas al transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías”.

## ELIMINACIÓN DE LAS PRUEBAS TEÓRICAS

Desde marzo de 2004 hasta la fecha de firma de este nuevo acuerdo, ambos países ya canjeaban sus respectivos permisos de conducir de las clases C, C+E, D y D+E pero era obligatorio superar las pruebas teóricas y prácticas para convalidar dicho cambio.

Ahora no será necesario realizar la prueba teórica a los conductores marroquíes que soliciten el canje. Sin embargo, se mantendrá la obligatoriedad de hacer la prueba de circulación en tráfico real con los vehículos para cuya licencia se solicita el canje.

No se trata pues de una convalidación automática que, hasta el momento, solo está contemplada para los permisos de conductores profesionales de los países miembros de la Unión Europea y los del Espacio Económico Europeo.

## UNA MEDIDA QUE DA ESPERANZA AL SECTOR

Desde ASTIC, se explicaba que “según IRU, Europa necesitará 745.000 conductores profesionales para 2028”. “Se trata de una profesión absolutamente estratégica para nuestras economías modernas ya que sin ellos las cadenas de suministro se paralizarían y no se podría garantizar la movilidad de las personas.

Por eso, la decisión del Gobierno de convalidar los carnés de conducir C y D de Marruecos es una buena noticia para nuestro sector (actualmente entre el 3 y el 5% de las rutas internacionales del transporte por carretera en España sufre cancelaciones de viajes de forma esporádica o se postpone por falta de transportistas)", señala la asociación.

### GRAN PRESENCIA DE CONDUCTORES MARROQUÍES EN LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS

Según se indica desde FENADISMER, Marruecos es el principal país no europeo emisor de conductores profesionales que trabajan en las empresas de transporte españolas. Y según sus estimaciones, "algo más del 25% de los conductores de terceros países a bordo de los camiones españoles son de origen marroquí, seguidos de los ecuatorianos con un 17%, ucranianos con un 12% y colombianos con un 7%."

## EL 7 DE ABRIL ENTRÓ EN VIGOR EL NUEVO CANJE DE PERMISOS DE CONDUCIR CON MARRUECOS

### LOS PAÍSES CON ACUERDOS PARA INTERCAMBIAR CARNÉS DE CONDUCTOR DE AUTOBÚS

CONFEBUS ha elaborado un cuadro de los 28 acuerdos bilaterales firmados por España con terceros países que permiten intercambiar permisos expedidos en esos países por carnets de conducir autobuses en nuestro país, de los cuales la mitad corresponden a países latinoamericanos.

El cuadro también recoge la fecha en la que se suscribió el acuerdo y el tipo de prueba necesaria para realizar el canje (si la hay).



### ACUERDOS INTERNACIONALES DE ESPAÑA PARA CANJE DE PERMISOS DE CONDUCIR AUTOBUSES

Terceros países sin acuerdo se rigen por régimen general de canje de permisos previsto en el art. 18 y ss. del Real Decreto 818/2009

País con convenio	Fecha de firma	Permisos que necesitan prueba
CUBA	22/07/1998	La fecha de obtención del permiso puede ser posterior a la de la residencia legal
SUDÁ	07/07/1999	-
VANDORIA	14/01/2000	-
LEÓN	21/01/2000	-
PARAGUAY	31/07/2002	Sólo circulación para permisos: C, C+E y D
COLOMBIA	31/07/2003	Circulación y teórica para permisos: C, C+E y D
ECUADOR	26/09/2003	Circulación y teórica para permisos: C, C+E y D
URUGUAY	11/11/2003	Sólo teórica para permisos C1. Sólo circulación para permisos: D.
PERÚ	28/01/2004	Circulación y teórica para permisos: C y C+E. No es necesario prueba para D1
MARRUECOS	08/06/2004	Sólo circulación para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
CHILE	13/10/2005	Circulación y teórica para permisos: C, C+E, D, D+E (a partir del 7.04.2024 no hay teórica)
ARGENTINA	04/10/2006	Sólo circulación para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1 y D.
REPÚBLICA DOMINICANA	08/02/2007	No es necesario prueba para D1+E y D+E
PARAGUAY	28/10/2007	Circulación y teórica para permisos: C1, C, C+E, D1 y D
PERÚ	28/10/2007	Circulación y teórica para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
URUGUAY	20/12/2007	Circulación y teórica para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
BRASIL	21/09/2008	Circulación y teórica para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
URUGUAY	21/09/2008	Circulación y teórica para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
URUGUAY	07/03/2009	Circulación y teórica para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
URUGUAY	11/03/2009	Circulación y teórica para permisos: C, C+E, D y D+E
URUGUAY	24/06/2009	Circulación y teórica para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
URUGUAY	29/04/2011	Circulación y teórica para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
URUGUAY	10/05/2011	Sólo circulación para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
URUGUAY	27/07/2011	Circulación y teórica para permisos: C, C+E, D y D+E
URUGUAY	27/12/2011	Circulación y teórica para permisos: C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E
URUGUAY	04/06/2013	Circulación y teórica para permisos: C1, C, C+E, D1, y D
URUGUAY	13/11/2013	-
URUGUAY	11/07/2014	Circulación y teórica para permisos: C1, C, C+E, D1, y D
URUGUAY	10/08/2020	Sólo circulación para permisos: C1, C, C+E, y D

## EXPERIENCIA EN ACCESIBILIDAD

Precios muy competitivos.  
Anclajes sillas de ruedas, recambios. UNWIN. Braun. Qstraint.  
Fiabilidad. Innovación. Seguridad.  
Potente red postventa (España, Portugal, Francia, todas las islas). Atención inmediata.



POL. IND. ARANIBAR-2. Local 17  
20305 IRUN  
Tel. 943 647 322 / 943 647 017  
www.irailwayco.com  
info@irailwayco.com



## CNAE: “NO OBEDECE A LA MEJORA EXPERIMENTADA POR ESTE PAÍS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, SINO A RAZONES EstrictAMENTE LABORALES, ENCAMINADAS A SOLVENTAR LA ESCASEZ DE CONDUCTORES PROFESIONALES”

Aquellos países que no disponen de acuerdo, se rigen por el régimen general para canje de permisos de conducir recogido en los artículos 18 y siguientes del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

ANETRA explica que “Marruecos formará parte de una lista de países en la que ya cuentan con todos los de la Unión Europea. En ella permiten ser transportistas sin necesidad del permiso de conducir español. Pero también incluyen países que no son miembros gracias al acuerdo de convalidación. Es el caso de países como Mónaco, Suiza, Japón, Nueva Zelanda o Andorra que sin ser miembros de la UE entran dentro del listado. Sin embargo, hay otros países que sí cuentan con la obligación de someterse a exámenes previos como Argentina, Colombia, Chile, Brasil, Turquía o Costa Rica. Estos países, por la diferencia de medidas de seguridad y de conducción, obligan a regular el permiso de conducir”

Desde DIREBÚS se aplaude este acuerdo firmado y se indica: “La escasez en España de personal en la categoría profesional de conductor, principalmente en las PYMES sectoriales de transporte de viajeros por carretera es, precisamente un asunto de vital importancia para nuestro sector, y del que DIREBUS ESPAÑA, en su momento, ya dio traslado a la Dirección General de Migraciones, solicitando la adopción de medidas que contribuyeran a atajarlo desde el prisma de la contratación de conductores profesionales, poniendo la vista aún más lejos de nuestro país vecino Marruecos, en los países de América Latina. DIREBUS ESPAÑA seguirá

trabajando para impulsar la celebración de acuerdos como el presente, dado que son el instrumento óptimo para facilitar el refuerzo de unas plantillas que, además de escasas, están envejecidas y adolecen de falta de relevo generacional en España, lo que viene confirmado con el dato de la media de edad en este sector que es elevada, pues supera los 51 años.”

### LAS AUTOESCUELAS NO ESTÁN SATISFECHAS

Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) rechazan la flexibilización para el canje del permiso de conducir con Marruecos. “No obedece a la mejora experimentada por este país en materia de seguridad vial, sino a razones estrictamente laborales, encaminadas a solventar la escasez de conductores profesionales que existe en nuestro país”. En este sentido, CNAE pone de manifiesto la brecha que separa a ambos países en materia de formación vial. “Pese a que, últimamente los requisitos y la exigencia de los exámenes para obtener el permiso de conducir profesional en Marruecos han evolucionado, todavía no se asimilan a los requeridos en España”, apuntan fuentes de la organización.

Del mismo modo, “los conductores profesionales de Marruecos no están habituados a utilizar los tacógrafos digitales que se usan en Europa”, una cuestión crucial para los profesionales del sector del transporte, uno de los colectivos de conductores más seguros tal y como demuestra la baja siniestralidad vial que se registra en este segmento (1,75% de los siniestros con víctimas en 2021 en España).

En definitiva, “garantizar que los conductores están formados es prioritario para CNAE”, apuntan fuentes de la Confederación que llevan años participando en reuniones y grupos de trabajo con los principales actores del sector del transporte profesional.





# NO DEJES PARA EL FINAL LA INSTALACIÓN DEL NUEVO TACÓGRAFO

CONTINENTAL RECOMIENDA NO ESPERAR A LA FECHA LÍMITE LEGAL PARA INSTALARLO

**ASÍ LO INDICÓ ALBERTO PÉREZ, DIRECTOR DEL SEGMENTO VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y ESPECIALES (CSV) IBERIA Y LATAM DE CONTINENTAL AUTOMOTIVE SPAIN, EN LA MASTER CLASS QUE IMPARTIÓ DENTRO DE LOS CICLOS DE FORMACIÓN NANOGRADO TRANSPORTE 4.0**

**C**ONFEBUS organizó un webinar sobre el tacógrafo inteligente de segunda generación en el marco de los ciclos de formación del Nanogrado Transporte 4.0, programa impulsado por CEOE, Fundación Telefónica, la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) y la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS).

La master class llevaba por nombre “El tacógrafo inteligente y su importancia en la digitalización del transporte” y fue impartida por Alberto Pérez, de Continental. El experto explicó con detalle los antecedentes del actual tacógrafo, remontándose al origen de la normativa y los primeros equipos analógicos hasta llegar a la época de los primeros tacógrafos digitales en 2006 y posteriormente, la llegada de la primera generación de tacógrafos inteligentes y ahora la segunda.

Si con el tacógrafo digital se eliminó la conservación física de millones de discos que se sustituyeron por archivos encriptados que era necesario descargar, archivar e interpretar la segunda versión del tacógrafo inteligente permitirá dar un paso gigante en el uso de esos datos y cumplir con todos los requisitos de la reglamentación del Paquete de Movilidad, dirigida a la mejora de la calidad del transporte por carretera en la Unión Europea.

Explicó todas las ventajas que nos trae el tacógrafo inteligente de segunda generación y las nuevas posibilidades, pero hizo especial hincapié en que los operadores no sólo compren el equipo, sino que lo instalen a tiempo. Para quienes tienen vehículos que no cuentan con tacógrafo inteligente de primera generación instalado, es decir que llevan tacógrafos digitales o analógicos, tienen hasta final de este año para hacerlo. Y para los vehículos que, si tienen la primera generación del tacógrafo inteligente, la fecha límite es agosto de 2025.

Continental tiene capacidad para el suministro de los equipos, pero advierte que la instalación de tantas unidades puede ralentizar su instalación en los talleres si se hacen todas en el último momento. Por eso, el experto ha pedido que se haga de manera escalonada para que todo el mundo llegue a tiempo.



Modelo eSHUTTLE.

# EL eSHUTTLE DE CAR-BUS.NET, MEJOR MICROBÚS DEL AÑO 2024

LA EMPRESA CAR-BUS.NET APUESTA FIRMEMENTE POR EL TRANSPORTE SOSTENIBLE



**CON MÁS DE MEDIO SIGLO EN EL MERCADO, LA COMPAÑÍA, PIONERA EN MICROBÚS ELÉCTRICO, HA CRECIDO EN LA DIVERSIFICACIÓN DE SUS PRODUCTOS Y ESTE AÑO LANZA LA TERCERA APUESTA EN EL CAMPO DE LA ELECTRO MOVILIDAD TRAS EL LANZAMIENTO DEL eSHUTTLE**

**C**AR-BUS.NET ha desarrollado íntegramente varios vehículos urbanos que permitirán un alto nivel de personalización y detalle para ofrecer a nivel institucional o particular un vehículo con las exigencias demandadas en la movilidad de las ciudades.

Todos los modelos disponen de un sistema que permite una carga rápida homologada por la Unión Europea además de la electricidad que el mismo vehículo genera en movimiento.

Desde todo el departamento I+D dedica un gran esfuerzo a investigar, diseñar, desarrollar y fabricar soluciones de transporte cada vez más sostenibles, accesibles, confortables y con soluciones personalizadas.

Todos los modelos eléctricos ofrecidos destacan por su responsabilidad medioambiental, ya que al concepto de bastidor eléctrico se unen otras medidas para una mayor eficiencia gracias al uso de iluminación LED y compresores de bajo consumo entre otros.

El modelo eSHUTTLE es una nueva apuesta de CAR-BUS.NET por la electro-movilidad interurbana. Un vehículo 100% eléctrico desarrollado tanto para el transporte discrecional como regular cumpliendo también los requisitos para el transporte escolar. Cuenta con una autonomía de 210 km en su versión de 120kWh. Tiene una capacidad de hasta 19 viajeros además del conductor, con opción de adaptarlo para el transporte de hasta 3 PMR en silla de ruedas. Su tiempo de recarga de 2,5h. hasta el 80 % de la capacidad de la batería, y su autonomía, hacen del eSHUTTLE una gran alternativa Zero Emission para el transporte de viajeros por las grandes capitales.

Con la misma tecnología dispone del modelo eURBAN presentado en el año 2023, que tiene una carrocería totalmente integrada sobre el chasis ZEROID, cuenta con una autonomía de 250 km con un motor de 140 kwh y una capacidad de 22

pasajeros. Este vehículo ya está homologado y en pleno funcionamiento. CAR-BUS.NET ha realizado pruebas demo en ciudades como Barcelona, Tarragona, Igualada, Manresa, Olot, Granollers y Andorra, un país que por su orografía y sus bajas temperaturas ha sido exigente en sus pruebas, pero ha dado un resultado excelente.

Hay que destacar que la firma también obtuvo el premio europeo Minibus of the Year 2023 con el modelo SHAULA URBAN, con el que amplió su cartera de producto y ofreció un vehículo totalmente adaptado para servicios en las zonas urbanas e interurbanas con una versión M3 clase III, una capacidad máxima de hasta 32 plazas y 4 versiones para poder escoger dentro de la amplia gama que ofrece.

El emblemático SPICA, ganador de varios premios, continúa siendo un modelo muy demandado por su gran versatilidad. Carrozado íntegramente sobre un chasis Mercedes-Benz, ofrece 22 plazas más conductor, con acceso mediante puerta de servicio eléctrica, cristales panorámicos y maletero trasero eléctrico, lo que facilita enormemente la carga de las maletas de los viajeros.

#### CUIDANDO CADA DETALLE

Uno de los factores más importantes en el seno de CAR-BUS.NET es la proximidad a sus clientes y su apoyo, no solo en la comercialización y personalización del producto, sino también en la postventa ofreciendo el mejor servicio y garantía.

Todos y cada uno de los modelos que ofrece CAR-BUS.NET a sus clientes pasan por un rigu-



Modelo SHAULA.



Versión SHAULA URBAN.



Modelo eURBAN.



Interior del eURBAN.

roso departamento de calidad, que gestiona desde el momento en que entra el chasis en producción hasta la entrega del vehículo al cliente final.

Este departamento de calidad también gestiona la posterior post venta del vehículo, ofreciendo un paso más hacia la excelencia de sus productos

Jordi Monferrer, CEO de CAR-BUS.NET: “la historia de la compañía está marcada por ofrecer un producto con unas calidades excepcionales y una personalización de cada vehículo, además de la visión innovadora a lo largo de estos últimos años logrando la introducción de la electro movilidad, desarrollando un producto íntegramente eléctrico con la mejora continua, ofreciendo al mercado un servicio integral con asistencia remota que va más allá de la fabricación de los vehículos.”

“No es fácil para una empresa estar en el mercado durante más de 50 años, pero con esfuerzo, dedicación y compromiso por parte de todos y cada uno de los miembros que formamos parte de CAR-BUS.NET podemos decir a día de hoy que somos un referente entre los carroceros de minibuses en España”, afirma.

---

**CAR-BUS.NET OFRECE ELECTROMOVILIDAD  
CON UN ALTO NIVEL DE PERSONALIZACIÓN**

---



# LA POTENTE INDUSTRIA CARROCERA DEL NORTE DE ESPAÑA

ASCABUS REPRESENTA A LAS ONCE EMPRESAS MÁS DESTACADAS DE ESTE SECTOR

**LA PRODUCCIÓN DE CARROCERÍAS EN ESPAÑA CRECIÓ MÁS DEL 30% EN 2023. EL 57% DE LAS CARROCERÍAS FABRICADAS FUERON EXPORTADAS**

**E**l año pasado, los carroceros facturaron 718 millones de euros, fabricaron 3.445 unidades y dieron empleo directo a 2.739 personas. Esto supone un 27,5% más con respecto al ejercicio anterior, que terminó con 563 millones de euros facturados.

En cuanto a vehículos producidos, de sus fábricas salieron 3.445 unidades, un 30,4% más que en 2022, en el que se registraron 2.641 unidades. Analizando esta cifra, podemos destacar que el 43% de esa producción se quedó en el mercado nacional español, es decir 1.475 unidades, mientras que el 57% fue exportada, lo que significa que se enviaron 1.970 vehículos a otros mercados internacionales. Si comparamos estos datos con los del año anterior, vemos que en

el mercado español se quedaba el 41% de su producción (1.089 vehículos) y se exportó el 59% (1.552 vehículos). Los vehículos carrozados en 2023 han supuesto el 41% del mercado total de autobuses y autocares de España, mientras que en 2022 se alcanzaba el 44,5%.

Y en cuestión de empleo, la industria carrocera española da trabajo directo a 2.739 personas y a más de 4.500 con empleos indirectos. Los asalariados en este sector en 2023 en casi 200 personas (193) frente a 2022 en el que se contabilizaron 2.546 de trabajadores, lo que significa un aumento del 7,6% de puestos de trabajo.

La Asociación Nacional de Fabricantes de Carrocerías y Buses (ASCABUS), está actualmente compuesta por las compañías: AYATS, BEULAS, BURILLO, CARBUS.NET, CASTROSUA, FERQUI, INDCAR, INTEGRALIA, IRIZAR, SUNSUNDEGUI y UNVI. Hablaremos a continuación de algunas de ellas.

## ASTURIAS



FERQUI se fundó en el año 1957 como Talleres Felicidad, de la mano de Óscar Fernández y Elías Quince,



utilizando Ferqui como denominación comercial. Comenzaron a fabricar carrocerías para transporte de viajeros y vehículos especiales y al año siguiente ya vio la luz la primera carrocería propia, con capacidad para 35 pasajeros. En el año 1966, la compañía adquiere terrenos en la localidad de Noreña para construir una nueva fábrica. Tres años después se constituye Carrocerías Ferqui, SL. En 1989, volvió a ampliar su producción al construir una nueva planta. Con el cambio de milenio, Ferqui toma la decisión de dejar de fabricar vehículos de más de 9 metros, especializándose así en el carrozado de midis y micros. Su modelo recientemente lanzado es el CARES, un vehículo eléctrico sobre chasis Ford.

#### GALICIA



CASTROSUA nació en 1948 en O Carballiño (Ourense). A lo largo de su trayectoria la innovación siempre ha sido uno de sus valores. Empezó fa-

bricando carrocerías íntegramente en madera. Su gran éxito hizo que los pedidos se multiplicasen y su primer taller pronto se quedó pequeño. Por ello trasladó sus instalaciones a Vilagarcía de Arousa y volvió a ampliar la fábrica en los años 60 con unas nuevas instalaciones en Santiago de Compostela. La compañía siguió creciendo y hoy Grupo Castrosua (Carsa, Insular, Cidsa y Castrosua) está formado por más de 350 personas y cuenta con unas instalaciones de más de 90.000 metros cuadrados. Entre sus últimos productos lanzados, destaca su carrocería 75CS, con el que se carroza el nuevo chasis SCANIA BEV CLASE II. También acaba de firmar un acuerdo para la fabricación de autobuses urbanos eléctricos sobre el chasis Volvo BZL.

UNVI, con sede en Ourense, fabrica todo tipo de autobuses, autocares, midis y micros. Cuenta con una planta de producción de 28.000 metros cuadrados en Ourense y otra en Oporto de 18.000 metros cuadrados (CAMO). Distribuye sus vehículos en más de

**EL 43% DE SU PRODUCCIÓN SE QUEDÓ EN EL MERCADO NACIONAL ESPAÑOL, MIENTRAS QUE EL 57% FUE EXPORTADA**



# Ferqui



50 países y está presente en todos los continentes. Ahora, también se ha lanzado en el ámbito de la electromovilidad. Ya ha introducido sus vehículos eléctricos en seis países. Cuenta con autobuses urbanos y también de doble piso. Su modelo eléctrico más reciente es el pequeño eC24s.

En este número encontrará un reportaje sobre su importante entrega de autobuses eléctricos a la ciudad gallega de Ourense.

#### PAÍS VASCO



**IRIZAR** es un grupo empresarial con presencia internacional con actividad en los sectores de transporte de personas, electromovilidad, electrónica, motores y generadores eléctricos, conectividad y energía. El Grupo está formado por siete marcas que desarrollan su actividad productiva en 13 plantas, distribuidas en España, Marruecos, Brasil, México y Sudáfrica. Además, tiene un Centro propio de I+D, Creatio, con sede en Ormaiztegui, España. Fundado en 1889, Irizar es hoy un grupo sólido con presencia comercial en más de 90 países, diversificado geográficamente e industrialmente y en continuo crecimiento que apuesta por la marca, la tecnología y la sostenibilidad. Su último lanzamiento es el Irizar i6S Efficient Hidrógeno, ganador del premio Autocar del Año 2024 en España.



#### NAVARRA



**INTEGRALIA** tiene su sede en la localidad navarra de Ezkizote. Los valores que definen a la compañía son "Innovación, Diseño, Sostenibilidad y Seguridad". Además de la fabricación de carrocerías para microbuses y midibuses, ofrece servicios de mantenimiento y repuestos, vehículos usados, extensión de garantía y atención al cliente. Entre los proyectos de innovación más importantes de Integralia, está su sistema de gestión electrónico IBBC y Volteador, un proyecto de innovación para la



estructura del minibus. Está inmerso en 'Boletus', un proyecto que ha desarrollado en colaboración con el Gobierno de Navarra para poner en marcha su andadura en el sector de la movilidad eléctrica.

**SUNSUNDEGUI** cumple 80 años. Abrió su primer taller en Irún, en 1944, de la mano del empresario José Sunsendegui. La situación estratégica de la localidad, en la frontera entre España y Francia propició la ubicación allí de la empresa, dedicada inicialmente a la reparación de material ferroviario. La empresa se trasladó a la localidad navarra de Alsasua. Cuando la compañía estatal comenzó a instalar sus propios talleres de reparación, Sunsendegui tuvo que adaptarse a los nuevos tiempos. Así, en los años 80 introdujo el carrozado de autobuses y autocares. En 2024 ha lanzado el autocar Sc7 Nueva Generación.



#### CATALUÑA



**BEULAS** es una empresa familiar que inició su actividad en el año 1934 y que ha crecido de forma constante a lo largo de cuatro generaciones, cuyo objeto social es fabricar carrocerías de autocares totalmente personalizadas. A lo largo de estos años ha carrozado más de 10.000 vehículos en más de 25 países en todo el mundo adaptándose a las necesidades de más de 2.500 clientes. Entre sus vehículos más especiales figuran un auto-



**SE FABRICARON  
3.445 CARROCERÍAS  
EN ESPAÑA EN  
2023, UN 30,4%  
MÁS QUE EN 2022**

car adaptado como estación de radio, una oficina de banco, un centro de donación de sangre.

Recientemente ha iniciado su participación en un proyecto innovador para diseñar, construir y hacer pruebas en un servicio real de transporte de pasajeros del primer autocar interurbano propulsado por hidrógeno verde fabricado en Catalunya. Es el proyecto Future BusH y participan el operador TEISA, la empresa especializada en movilidad eléctrica QEV Technologies (Montmeló) y Beulas.

**CAR-BUS.NET** tiene unos orígenes que se remontan a 1960, año en que Ángel Monferrer, fundador de la empresa, trabajaba como encargado de producción para Obradors. Más adelante, en 1980, inauguró un taller de reparación como servicio técnico oficial de Obradors. Fue en el año 1990, junto con la incorporación de su hijo, Jordi Monferrer (actual director Comercial), cuando se creó una línea de montaje de microbuses y minibuses. En 1999, debido al aumento de necesidad productiva, la empresa se trasladó a su ubicación actual. En 2006, empezó a diseñar, desarrollar y homologar sus propios modelos, todos carrozados sobre chasis Sprinter de Mercedes-Benz. En la actualidad, dispone de una consolidada red de distribución por todo Europa exportando principalmente a Francia, Alemania, Reino Unido e Italia.

En este número encontrará un extenso reportaje sobre su modelo eSHUTTLE, Microbús del Año 2024, y sus soluciones de electromovilidad.



**INDCAR**, fundada en 1888, se ha dedicado desde sus inicios a la fabricación de carrocerías: en los primeros años, construyendo carruajes y diligencias de pasajeros. Actualmente sigue especializada en la fabricación de carrocerías para minibuses para el transporte de viajeros.

En 2023 INDCAR produjo un total de 453 unidades y logró elevar su cifra de facturación hasta rondar los 45 millones, lo que supone un crecimiento del 40% respecto al ejercicio anterior y un aumento del resultado operativo y mejora de la rentabilidad. Un crecimiento de ventas que viene acompañado por la recuperación del sector y la continua apuesta de INDCAR a nivel internacional. Durante el último año, las ventas al exterior de la compañía representaron el 89% del total de su facturación. El primer país exportador fue Italia, seguido de Francia, Suecia y Bélgica. El último modelo llegado a su cartera es el microbús eléctrico Bluebus del Grupo Bolloré, que será distribuido por Indcar en España e Italia.

---

**LA INDUSTRIA CARROCERA ESPAÑOLA DA TRABAJO DIRECTO A 2.739 PERSONAS Y A MÁS DE 4.500 CON EMPLEOS INDIRECTOS**

---





# VDL ABRE UNA PLANTA DE ÚLTIMA GENERACIÓN EN ROESELARE

SU NUEVA PLANTA DE FLANDES PUEDE FABRICAR UNOS 800 AUTOBUSES AL AÑO

**EL 8 DE FEBRERO DE 2022 SE COLOCÓ LA PRIMERA PIEDRA DE LA PLANTA EN EL PARQUE EMPRESARIAL KROMMEBEEK EN ROESELARE Y EL 10 DE ABRIL DE 2024 SE HA INAUGURADO OFICIALMENTE LA FÁBRICA FLAMENCA DE VDL BUS & COACH**

**L**a nueva planta de Roeselare, que lleva un tiempo en funcionamiento, hizo su encendido oficial en presencia de las autoridades locales belgas. Además de su zona de producción, también fue inaugurada el área de taller, así como el almacén y las oficinas de VDL Bus Roeselare y VDL Bus & Coach Belgium

En total, el centro tiene una superficie de 77.000 m<sup>2</sup>. La zona de producción cuenta con 27.000 m<sup>2</sup>. Será, junto con la planta de Valkenswaard, el centro de movilidad eléctrica de VDL, lo que permitirá a la marca responder aún mejor a las necesidades y demandas del mercado europeo.

## PRODUCCIÓN DE ÚLTIMA GENERACIÓN

En la nave de producción, el proceso de fabricación de los autobuses eléctricos será más ágil gracias a las nue-

vas tecnologías incluidas en las diferentes etapas de trabajo. Esto permitirá que se puedan acortar los tiempos de entrega.

Al organizar el proceso de producción de forma más eficiente, VDL podrá duplicar la capacidad de la nueva fábrica hasta un máximo de 800 autobuses. Se calcula que podrá salir cada día un autobús de la fábrica, 7 a la semana.

## FABRICARÁ EL NUEVO CITEA ELÉCTRICO

La nueva generación de autobuses eléctricos Citea se producirán en serie en la fábrica de VDL Bus Roeselare. A pesar de su capacidad, la marca compartirá la producción de este autobús urbano eléctrico con su otra planta de producción en Valkenswaard (Países Bajos). De esto maximizará la capacidad de producción y la flexibilidad.

## MADE IN EUROPE

VDL elige ha apostado claramente por la producción de autobuses en Europa y por el apoyo al trabajo local.

Como empresa del grupo familiar VDL Groep, VDL Bus & Coach es un firme defensor de la conservación del empleo, el conocimiento y las habilidades dentro de su propia región. Para continuar con ese esfuerzo y mantener la industria de fabricación de autobuses dentro de Europa, la firma destaca la importancia de la igualdad de condiciones de trabajo de otros continentes. "Tiene que haber una compe-

tencia leal y seguir las mismas reglas", afirma Rolf-Jan Zweep, director general de VDL Bus & Coach

"Contamos con una red fiable de instalaciones de producción, cerca de los clientes, con trabajadores propios cualificados que nos son fieles desde hace años y con métodos de producción sostenibles. Nuestros empleados están altamente cualificados y utilizan tecnología de última generación para producir los autobuses eléctricos de hoy y del futuro", afirma.

Alain Doucet, director general de VDL Bus Roeselare, también destaca la importancia de invertir en empleo: "Sabemos que las personas técnicamente cualificadas son de suma importancia para la industria de alta gama. Es crucial que también sigamos invirtiendo en el aprendizaje permanente. Como fabricantes de autobuses, adaptar las habilidades de nuestros empleados a las necesidades cambiantes de la economía. Sin embargo, no debemos asumir que esto sucede automáticamente: requiere un gran esfuerzo tanto por parte del empleador como del empleado".

#### RESPALDO POLÍTICO A ESTA GRAN INVERSIÓN

A la inauguración asistieron el ministro-presidente flamenco, Jan Jambon, y la ministra flamenca de Movilidad, Lydia Peeters, así como clientes, proveedores y medios de comunicación. Jambon afirmó que "la innovación es una prioridad para la industria en Flandes" y destacó el esfuerzo realizado por VDL.

Por su parte, Lydia Peeters, habló sobre la necesidad de "poner atención en el transporte público y sistemas de vehículo compartido para lograr una movilidad más sostenible". Además, explicaba que el plan

## EN VDL BUS ROESELARE SE PUEDEN FABRICAR HASTA 800 AUTOBUSES ELÉCTRICOS POR AÑO

del gobierno flamenco es que todo el transporte público de Flandes sea cero emisiones para el año 2035.

#### UNA FÁBRICA SOSTENIBLE

La nueva sede se caracteriza por la filosofía de sostenibilidad e innovación de VDL Groep. Además de producir vehículos cero emisiones, esta fábrica está pensada para construir autobuses eléctricos de la forma más eficiente. Se hará en un entorno energéticamente neutro, utilizando tecnología "verde". Esto incluye: más luz natural y menos luz artificial (más saludable y segura para los empleados), la reutilización del agua de lluvia, la elección de construcciones de hormigón de peso medio (que ayuda en el ciclo de calefacción y refrigeración en verano) y tejados verdes en las oficinas, que conducen a un aire más limpio y un efecto refrescante en el interior.

El edificio fue diseñado con un fuerte enfoque en el respeto al medio ambiente, con calefacción por suelo radiante y amplios sistemas de ventilación que garantizan un uso eficiente de la energía. Se han integrado paneles solares en el diseño, lo que hace que la planta sea en gran medida autosuficiente en sus necesidades energéticas. La cubierta verde no sólo contribuye a la estética del edificio, sino que también actúa como aislante natural y contribuye a la biodiversidad del medio ambiente. Con estas instalaciones, VDL Bus & Coach lucha por un entorno de producción sostenible y ecológicamente responsable y continúa trabajando con orgullo en la reducción de su huella ecológica.

Según el presidente de VDL Groep, Willem van der Leegte, esta nueva fábrica con emisiones neutras de CO2 será "la fábrica de autobuses más moderna de Europa". En sus palabras, "esta planta contribuirá a la sostenibilidad adelantándose al futuro."





# IVECO BUS PRESENTA LA VERSIÓN HÍBRIDA DEL INTERURBANO CROSSWAY NF

LAS PRIMERAS UNIDADES DEL NUEVO VEHÍCULO SE ENTREGARÁN EN ESPAÑA EN JULIO

**EL NUEVO CROSSWAY NF HÍBRIDO AYUDARÁ A REDUCIR LA HUELLA DE CARBONO Y SE SUMA A LA EXTENSA GAMA DE PRODUCTO IVECO, QUE CUBRE TODAS LAS TECNOLOGÍAS DE PROPULSIÓN**

La marca amplía su oferta de soluciones con tecnología híbrida, que ahora llega al top ventas CROSSWAY en su versión de Normal Floor, destinado a Clase II y Clase III, para atender la gran demanda de híbridos de piso elevado. Estará disponible en tres longitudes: 10,8 m, 12m y 13m. La hibridación puede ser tanto con diésel como con gas, en cuyo caso se ofrece en versiones de 12 y 13 metros.



Javier Manuel Miguel Martín, Product Manager en IVECO BUS, explicó los cambios introducidos en esta nueva versión y también resumió la amplia gama de la marca. Entre las ventajas del nuevo CROSSWAY NF híbrido estaco su tecnología Mild Hybrid, con la que el vehículo consigue la etiqueta ECO. El motor eléctrico ayuda al motor de combustión durante las fases de arranque, ofreciendo un ahorro de combustible de alrededor del 6% en comparación con la

versión no híbrida. Al usar combustibles renovables reduce aún más las emisiones de CO2. Y ahí que añadir el beneficio de incluir la función Start & Stop.

Cuenta con un motor CURSOR 9 que cumple la normativa Euro VI Step E y es compatible con combustibles renovables XTL (X-To-Liquid). En el caso de la hibridación con gas natural, es compatible con biogas.

En la parte eléctrica, cuenta con un motor eléctrico de 35 kW pico que actúa como arrancador y generador para recuperar la energía cinética acumulada durante las fases de deceleración y frenado, con una batería LTO de alta energía (48 V) montada en el techo. Todo ello combinado con la caja de cambios DIWA NXT de Voith.

Hay que añadir que, al igual que el resto de vehículos de la gama IVECO BUS, esta nueva versión llevará de serie la herramienta telemática desarrollada por la propia marca, IVECO ON, que hará más eficiente su mantenimiento y mejorará su TCO. Es importante recordar que las labores de taller con la tecnología Mild Hybrid eliminan los riesgos de trabajar con alta tensión y, por lo tanto, facilita la labor para el personal.

## NUEVO FRONTAL DE LA GAMA IVECO BUS

Aprovechando la entrada en vigor en julio del nuevo GSR (Reglamento General de Seguridad), Iveco Bus ha renovado sus vehículos. Así, el nuevo CROSSWAY Híbrido llega con nuevo frontal, en el que se incorporan ya las cámaras y sensores de las tecnologías ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor) y luces LED completas y la identidad de la marca con el nuevo logotipo IVECO, presentado en la pasada edición de Busworld Europe en octubre de 2023.

## EXCELENTES PREVISIONES

El vehículo ya está disponible para pedidos. La respuesta en Europa ha sido muy positiva y España es el primer mercado en el que se ha lanzado este nuevo producto. Las previsiones de ventas son muy esperanzadoras. A fecha de hoy ya hay confirmados multitud de pedidos. Así, en el segundo semestre de 2024 se pondrán en circulación en nuestro país 100 unidades del nuevo CROSSWAY NF Hybrid.



El CROSSWAY tiene el 48,3% de la cuota del mercado Clase II en Europa. **Fabrizio Toscano, Director General de IVECO Bus para España y Portugal**, afirma: “El Crossway en Europa es el rey indiscutible de los Intercity y este nuevo modelo combina innovación, sostenibilidad y un rendimiento excepcional. El CROSSWAY Hybrid ofrece una solución ecológica válida sin comprometer la fiabilidad ni calidad, a precios competitivos y plazos de entrega imbatibles”. Y es que, este vehículo solo tiene un sobrecoste inicial de compra del 10% en comparación con la versión diesel, pero registra ahorros de alrededor de un 16%.

## PLAZOS DE ENTREGA “IMBATIBLES” CON SU GRAN CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN

El modelo CROSSWAY se fabrica en Vysoké Myto, la planta de la marca en la República Checa. Es la mayor fábrica de autobuses de Europa. En ella trabajan 4.000 personas y tiene una capacidad de producción de hasta 22 autobuses por día. Desde que este modelo comenzase a producirse allí en 2006, ya han salido de la planta más de 65.000 unidades. Actualmente, Iveco Bus está ofreciendo tiempos de entrega muy cortos, de menos de 6 meses, que permiten agilizar los pedidos. Eso es posible gracias a la gran capacidad de producción. “Pocas marcas pueden ofrecer entregas en tan poco tiempo. Nuestros plazos son imbatibles” asegura el Director General de IVECO BUS.

## UNA AMPLIA GAMA QUE APUESTA POR LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

IVECO BUS seguirá fabricando vehículos con todo tipo de motorizaciones. Del total de la producción de la marca, el 53% son vehículos de gas, seguidos de un 30% eléctricos, un 10% híbridos y un 7% diesel.

## SU ESTRATEGIA MULTIENERGÍA HACE QUE EN SU CARTERA ENCONTREMOS VEHÍCULOS CON TODO TIPO DE PROPULSIÓN

“Queremos ser líderes en la transición energética. Somos la única generación en la que se han dado a la vez tantos tipos de propulsión. Nosotros creemos en la neutralidad tecnológica”, decía Toscano.

### “WE GO BEYOND”

IVECO BUS es una de las 8 marcas que forman parte de IVECO GROUP. Tiene un peso específico del 13% de los ingresos totales del grupo y el 80% de sus empleados están en Europa. Cuenta con 12 fábricas en todo el mundo, una de ellas en Valladolid. En España dispone también de 11 puntos de venta y 87 de posventa. En el pasado ejercicio, del total de sus ventas mundiales de autobuses (12.880 unidades) la mayor parte se entregaron en el Viejo Continente (8.392 unidades). Así, la marca puede afirmar que, teniendo en cuenta todos los segmentos que fabrica, es la segunda marca por cuota de mercado en Europa (22,7%). Los responsables de la marca destacan que se encuentran muy cerca de la primera marca del ranking (24%) y muy lejos de la tercera (11%). España es uno de sus mercados más potentes.

El lema de Iveco Bus, “We go beyond” (Vamos más allá), cobra pleno sentido con esta nueva versión, que viene a cubrir un nicho de mercado absolutamente necesario para el sector. IVECO BUS no sólo trabaja en la movilidad del futuro, sino que lo hace siendo flexible, para adaptar su oferta a las necesidades reales de hoy.





# DAIMLER BUSES: MÁS SEGURIDAD, MENOS EMISIONES

ESTE ES EL NUEVO RETO DEL GRUPO DAIMLER BUSES PARA EL FUTURO DE LA MOVILIDAD

ASÍ ES COMO PODRÍAMOS DEFINIR LA ÚLTIMA "DRIVING EXPERIENCE 2024" REALIZADA EL PASADO MES DE MARZO EN MADRID, EN EL CIRCUITO DEL JARAMA

**H**emos tenido la oportunidad de testar de forma realista los últimos avances en seguridad, asistencia, energías alternativas y eficiencia de Daimler Buses

## SISTEMAS DE ASISTENCIA Y SEGURIDAD

Daimler Buses ha introducido recientemente en toda su gama de autobuses y autocares cambios relevantes en lo relativo a sistemas de asistencia y seguridad que llevan embarcados, y no ha sido casualidad, ya que, a partir del próximo mes de julio de 2024, el "Reglamento general de seguridad" (GSR) actualizado de la UE requerirá una gama completa de sistemas de asistencia al conductor en los autobuses recién matriculados para

mejorar aún más la seguridad vial para todos. Esto incluye, entre otros: Asistente de punto ciego en el lado del pasajero delantero y delante del vehículo para detección de rango cercano, reconocimiento de señales de tráfico para control de velocidad, Asistente de atención, sistema de monitoreo de presión de neumáticos, control de marcha atrás, un impulso luminoso de advertencia en caso de frenada de emergencia y una interfaz para un alcoholímetro opcional (Alcohol Interlock). Como viene siendo habitual a lo largo de la historia de las marcas Mercedes Benz y Setra, no solo cumplen los requisitos del GSR, sino que muchas de sus funciones superan el nivel requerido o incluso cumplen con creces los requisitos para el año 2026.

Todos estos sistemas de seguridad que están integrados en los autobuses son el Active Brake Assist 6, Active Drive Assist 2, Active Sideguard Assist 2, Frontguard Assist. A estos sistemas, los cuales han mejorado considerablemente sus prestaciones, también tenemos que añadir bastantes más novedades, como la MirrorCam y el sistema de cámara de 360°, el nuevo asistente de señales de tráfico Traffic Sign Assist, y el sistema de presión de neumáticos TPM (Tire Pressure Monitoring).

### ACTIVE BRAKE ASSIST 6 (ABA 6)

Todo empezó con las ayudas a la frenada y estabilidad, ABS o ASR, que aún siguen plenamente operativos a día de hoy, eso sí, ya perfectamente integrados en los nuevos sistemas de seguridad, los cuales han evolucionado hasta llegar al ABA6, un sistema de frenado de emergencia con monitoreo multicarril que ayuda al conductor en caso de peligro de colisión por alcance con vehículos precedentes o con obstáculos parados o fijos en la vía. Si el conductor no reacciona, el sistema puede frenar totalmente y a cualquier velocidad, independientemente de las condiciones climáticas o de mala visibilidad, ya que gracias a los sensores de radar de corto y largo alcance instalados, el sistema es capaz de reaccionar gracias a la supervisión de varios carriles a la vez y con una distancia de hasta 250 metros lo que garantiza un alto grado de seguridad.

El ABA 6 también es capaz de reconocer peatones y ciclistas y también se anticipa a la nueva legislación. En este caso el sistema es capaz de realizar una detección tanto de peatones y ciclistas y reaccionar con una frenada total, si es necesario, a velocidades de hasta 60 km/h, con lo que el sistema ABA 6 consigue un grado de seguridad casi inigualable en su segmento.

### ACTIVE DRIVE ASSIST 2 (ADA 2)

El Active Drive Assist 2 (ADA 2) prácticamente nos sitúa en la conducción automatizada en autocares. En cualquier rango de velocidad, el sistema, por sí solo, es capaz de acelerar, frenar, guardar una distancia con el vehículo que nos precede, y mantener el vehículo en el carril mediante pequeñas correcciones de la dirección. El conductor puede elegir entre tres configuraciones: circular por el centro del carril, ligeramente hacia la izquierda o a la derecha (dependiendo del ancho del carril o si estamos adelantando a un vehículo de grandes dimensiones). Pero todo ello sin mover la dirección el conductor ya que el sistema corrige el solo la trayectoria del autobús por el carril.

En el Active Drive Assist 2, todos los sistemas de asistencia a la conducción funcionan de forma conjunta. Para garantizar una conducción lo más económica posible, el sistema actúa según las especificaciones del Predictive Powertrain Control (PPC). Para el control del movimiento lateral y longitudinal del vehículo, el sistema utiliza ampliaciones de funciones basadas en el Tempomat con regulación de distancia y el detector de cambio de carril activo. Para detectar el tráfico que circula por delante, el Active Drive Assist 2 recurre a la misma tecnología de radar y cámara perfeccionada que el Active Brake Assist 6, eso sí, el sistema puede ser desactivado por el conductor a voluntad, bien acelerando o

## DAIMLER BUSES INTRODUCE EN TODA SU GAMA DE AUTOBUSES Y AUTOCARES CAMBIOS RELEVANTES EN LO RELATIVO A SISTEMAS DE ASISTENCIA Y SEGURIDAD

frenando o tomando el control de la dirección. El sistema también controla que el conductor esté atento, ya que tiene que tener las manos apoyadas en el volante, si no es así, el propio sistema activará una secuencia de advertencias, tanto acústicas como luminosas, y después de 15 segundos, emite una advertencia con un indicador amarillo, seguido de un indicador rojo en el panel de instrumentos y además, con alertas acústicas a intervalos cada vez más cortos hasta llegar a un tono continuo. Si transcurridos 60 segundos el conductor no ha vuelto a colocar las manos en el volante, se activa la función de parada de emergencia, no bruscamente, sino que sigue una frecuencia programada, empezando por una progresiva deceleración, advertencia a los demás usuarios de la vía mediante los intermitentes de advertencia, y el vehículo empieza a frenar moderadamente hasta detenerse totalmente. Una vez detenido, el freno de estacionamiento eléctrico.

### ACTIVE SIDEGUARD ASSIST 2

El Sideguard Assist de segunda generación, asume además de la función de un asistente de cambio de carril a velocidades superiores a 40 km/h. también informa al conductor sobre la presencia de objetos, tanto en el lado del conductor como en el del acompañante, hasta la velocidad máxima autorizada, todo esto gracias a la incorporación de dos nuevos sensores, uno en cada esquina inferior del autocar, con lo que se dispone de seis sensores con el consiguiente aumento del ángulo de visión, lo que aumenta la seguridad en la carretera. Gracias al nuevo concepto de sensor, el nuevo Sideguard Assist, reacciona y advierte con mayor precisión en caso de riesgo de colisión con peatones, ciclistas y objetos fijos situados a ambos lados del vehículo, ya que ahora también se



## ALGUNOS DE LOS SISTEMAS DE DAIMLER BUSES SE ADELANTAN A LOS REQUISITOS PEDIDOS EN EL NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE SEGURIDAD DE LA UE

utiliza en el lado del conductor, con lo que girar a la izquierda es aún más seguro. Hasta una velocidad de 30 km/h, la zona de vigilancia lateral en el lado del acompañante tiene una anchura de 4,25 metros (antes 3,75 metros) y se extiende 30 metros detrás y siete metros delante del vehículo. A velocidades superiores a 30 km/h, también tiene la función de asistente de cambio de carril y es efectivo hasta la velocidad máxima permitida, a la vez que informa al conductor de un objeto en el lado del conductor y del pasajero. El sistema genera una advertencia visual y táctil en cambios de carril críticos con el consiguiente aumento de seguridad.

### MIRRORCAM Y 360°

Daimler Buses, también se ha apuntado a la tendencia actual de incorporar en toda su gama cámaras exteriores en lugar de los clásicos retrovisores. A primera vista lo más llamativo es la elegancia de su diseño, estilizado y aerodinámico, ocupando una mínima parte en comparación con los clásicos espejos, lo que repercute en una mejora de consumos y reducción de ruidos y turbulencias, además de ofrecer un campo de visión claramente mejor, tanto en calidad de la imagen como en amplitud, incluso con condiciones climáticas adversas o de noche.

En el interior del autocar, disponemos de dos monitores de 15" situados a ambos lados en los pilares A, con un campo de visión y claridad inimaginable con espejos convencionales en adelantamientos y maniobras. A esto se le une el sistema de cámaras 360°, el cual nos permite una visión total del perímetro exterior del autocar, lo que hace que las maniobras a baja velocidad o circulando a menos de 30 km/h, permitan una visión perimetral inigualable, lo que aumenta la seguridad.

### TRAFFIC SING ASSIST

Este sistema detecta la velocidad máxima permitida por la vía en la que circulamos y nos advierte si la excedemos. Debe estar implantado en todos los autocares a partir de julio del 2024. El sistema Traffic Sing Assist está diseñado para proporcionar una advertencia específica y adecuada en caso de que se supere esta velocidad. El sistema está asistido por GPS y la cámara que lee las señales de tráfico. Compara continuamente la velocidad de la vía y la que llevamos y a través del moderno cuadro de instrumentos, el conductor recibe señales visuales y acústicas que le llaman de inmediato la atención si la sobrepasamos, con lo que se reduce el riesgo de accidentes por excesiva velocidad.

### REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES

En lo relativo a emisiones, Daimler Buses ha optado por dos vías en la versión urbana a través de la exitosa plataforma del Citaro: una por la implementación en las versiones diésel de sistemas de hibridación ligera, que ayudan a reducir considerablemente las emisiones contaminantes, y una segunda vía, con la adopción de energías alternativas como son los eléctricos puros y los full cell, que también son eléctricos pero apoyados por una pila de combustible de hidrógeno, lo que permite aumentar de forma considerable su autonomía.

En el apartado de interurbanos, por ahora Daimler Buses sólo ha optado por la tecnología híbrida, tanto en las versiones de piso alto, con la gama Intouro, como también en la novedosa versión Low Entry en los nuevos Setra Multiclass 500 LE, todas ellas sobre la base del reputado motor OM 936 de 7,7 litros para la versión híbrida. Un motor eléctrico entre el motor y el cambio funciona como un generador eléctrico y genera electricidad sin consumo de combustible.



Este elemento se agrupa en dos módulos sobre el techo. En situaciones de carga, como por ejemplo al iniciar la marcha, el motor eléctrico de 14 kW de potencia, asiste con esta energía al motor de combustión interna. En consecuencia, consume menos combustible con lo que también se reducen las emisiones. Estas tecnologías son el paso previo a futuras versiones aún más eficientes con el medio ambiente y menos contaminantes.

#### IMPRESIONES Y SENSACIONES

Esta vez, al ser una prueba diferente, en lugar de valorar la experiencia en la conducción, valoraremos las impresiones y sensaciones, ya que prácticamente ha consistido en probar los nuevos sistemas de seguridad en circuito cerrado y hacer un pequeño recorrido en carretera. La experiencia ha sido plenamente satisfactoria y a la vez muy clarificadora, ya que todas las dudas que podríamos tener sobre su uso y eficiencia nos han quedado plenamente resueltas.

La primera toma de contacto que tuvimos fue con el eCitaro Fuel Cell, el cual va equipado con un sistema modular que permite diferentes combinaciones de batería y botellas de hidrógeno y, por tanto, la configuración adecuada para cada necesidad. Su capacidad energética máxima de 392 kWh repercute en una gran autonomía. Al probarlo solo realizando una vuelta al circuito, tuvimos buenas prestaciones en ruta, ya que nos demostró una gran capacidad de regeneración de energía, así como un bajo consumo a pesar de lo exigente que es el Circuito del Jarama.

La segunda prueba ya fue mucho más técnica. En este caso probamos los sistemas MirrorCam y 360° en un circuito cerrado, y vimos que realmente es un perfecto aliado en cualquier situación, ya que permite una visión total de cualquier ángulo y realizar maniobras con mucha seguridad. Su visión frontal permite ver perfectamente a qué distancia está el obstáculo que tenemos delante, lo que aumenta la seguridad, pero en las maniobras hacia atrás, la visión era inimaginable hace unos años, los ángulos muertos y puntos ciegos han desaparecido, la visión es total, lo que permite hacer las maniobras sin ningún riesgo.

Por último, llegó el momento de probar los sistemas de ayuda a la conducción y seguridad en carretera, eso sí, hay que matizar que fue en un tramo muy corto, pero gracias a la densidad de tráfico pudimos sacar conclusiones muy positivas de su eficiencia. Esta parte la realizamos con un Setra S 515 HD, con el pudimos comprobar el funcionamiento del Active Drive Assists 2 y sus virtudes, el cual permite la casi conducción autónoma. El sistema nos permite mantener la



## CON ESTOS NUEVOS SISTEMAS, DAIMLER BUSES APUESTA POR LA SEGURIDAD Y LA REDUCCIÓN DE EMISIONES

distancia con los vehículos que nos preceden, la velocidad, la gestión del cambio y controlar la dirección con pequeños ajustes para mantenernos dentro del carril, cosa que hace con una precisión única. Lo único que tenemos que hacer si el sistema está activado es tener las manos apoyadas en el volante. Esta vez también probamos en los adelantamientos, el desplazar el autocar unos centímetros a la izquierda, para poder realizar con más seguridad el adelantamiento, y una vez sobrepasado el vehículo precedente, corregir a través de los mandos situados en el volante la trayectoria pasando a que circulara por el centro del carril.

Eso sí, hay que estar atento al sistema ya que, si éste ve que las líneas de la vía no son claras, se desconecta y el conductor tiene que tomar el control total del autocar. Al principio la sensación es extraña, pero te acostumbras en poco tiempo por su facilidad de uso, con lo que nos demuestra que la conducción autónoma con limitaciones está a la vuelta de la esquina, sobre todo en vías de alta capacidad. Y en la cuestión medioambiental, también repercute, porque estos sistemas no solamente controlan el movimiento del autocar, sino que hacen además que sea mucho más eficiente y a la vez respetuoso con el medio ambiente, con lo que el grupo Daimler Buses hace una clara apuesta por más seguridad y menos emisiones.



**ANTONIO JULIÁ**  
JEFE DE PRUEBAS DE AUTOBUSES  
Y AUTOCARES DE VIAJEROS



# EL AUTOBÚS LLEGA AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

CONFEBUS PUSO EN VALOR DEL AUTOBÚS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

## LA CONFEDERACIÓN ORGANIZÓ LA JORNADA “EL AUTOBÚS COMO ELEMENTO CLAVE DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: BENEFICIOS Y OPORTUNIDADES” EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

**E**n la apertura institucional, Rafael Barbadillo, Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), recordaba que el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible se quedó pendiente antes de las elecciones y que ahora “tenemos una nueva oportunidad para reforzar el transporte público y garantizar el derecho a la movilidad.”

Isaura Leal, Secretaria Segunda del Congreso de los Diputados, comenzaba afirmando que “la sostenibilidad es una palabra que se repite pero debe convertirse en un elemento intrínseco de la movilidad, que no se entienda la una sin la otra.”

Las mesas redondas fueron moderadas por Félix Álvarez, secretario del Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC).

### UN MODELO DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA DE ÉXITO

Roser Obrer, Directora General de Transporte por Carretera del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, indicaba que “el título de la jornada es todo un acierto” porque el autobús “está muy consolidado en todo el territorio” español, “de ahí su importancia”. Y destacó también la versatilidad de este modo de transporte.

Óscar Martínez, Profesor Titular del Departamento de Ingeniería Civil-Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid, puso sobre la mesa estadísticas y dijo que el autobús destaca en las medias distancias, con casi un 80% frente a otros transportes públicos y en la suma de media y larga distancia realiza tres cuartos de los servicios. Considera que el autobús es un acierto pero que la red se ha quedado antigua y hay que actualizar las líneas para adaptarla a las necesidades de movilidad actuales.

Jaime Rodríguez, Director de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), se refirió al alto nivel de despoblación de nuestro país. Señalaba que no todas las líneas pueden ser rentables, pero hay que garantizar la movilidad a todos núcleos de población. Para ello “se necesita actualizar los nuevos mapas de

líneas nacionales en coordinación con las líneas autonómicas,” decía, para lograr que sea una red “atractiva para las empresas que compitan” por las concesiones y que este adaptada a la nueva realidad poblacional y sus necesidades. Terminó exponiendo las enmiendas que desde CONFEBUS se han hecho al proyecto de Ley de Movilidad Sostenible en las que se recuerda que el sistema concesional ya está abierto a la libre competencia y se solicita que el apartado de financiación de transporte público no se refiera solamente al ámbito urbano, sino a todo el sistema de transporte global, también medias y largas distancias y, por supuesto, el mundo rural.

#### **EL AUTOBÚS COMO AGENTE ESENCIAL PARA LA VERTEBRACIÓN TERRITORIAL DE ESPAÑA**

En la segunda Mesa, Manuel Ríos, Director General de Transportes y logística de la Generalitat Valenciana. Laura Paredes, Directora General de Transportes y Logística de la Junta de Castilla y León, Rubén Sobrino, Director General de Transportes y Movilidad de la Junta de Castilla-La Mancha, explicaron la situación en sus respectivas comunidades autónomas y pidieron apoyo financiero para poder garantizar el derecho a la movilidad allí donde el juego de la oferta y la demanda puro y duro dejaría desiertas comarcas enteras en el ámbito rural. Pero también se pusieron sobre la mesa soluciones que están funcionando muy bien como el transporte a la demanda, que según los datos aportados por el representante manchego en la mesa ha multiplicado hasta por veinte la demanda en algunas zonas. Es decir, el transporte a la demanda puede hacer que las líneas antes consideradas deficitarias, dejen de serlo, y si no se ofrece un servicio de transporte, la demanda, lógicamente es cero.

#### **LOS BENEFICIOS PARA LOS USUARIOS Y LA CALIDAD DEL EMPLEO**

Gustavo Samayoa, Presidente de la Federación de Usuarios-Consumidores Independientes (FUCI), destacaba la necesidad de que la ley, además de todo lo dicho anteriormente, regulara también la estabilidad de tarifas del transporte público.

## **LA JORNADA SE REALIZÓ DE CARA AL DEBATE QUE SE PRODUCIRÁ EN LAS CORTES CON EL PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Diego Buenestado, Secretario Sectorial Federal de la FeSMC-UGT, afirmaba que en los siniestros en los que se ve involucrado un autobús, la edad del conductor siempre es un factor determinante. Por eso aseguraba que sería necesario empezarles a jubilar antes.

Por su parte, Francisco Vegas, Secretario General del Sector de Carretera y Logística de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO, se centró en la idea de “transporte justo”, que “no es solo que la empresa tenga beneficios, sino que las condiciones de los trabajadores también sean adecuadas y accesibles para los ciudadanos”.

#### **VISIÓN POLÍTICA DE LA MOVILIDAD**

La cuarta mesa estuvo compuesta por políticos que expusieron su visión sobre el sector. Participaron Isidre Gavín, G.P. Junts per Cat, Alberto Ibáñez, G.P. Plurinacional Sumar, Carina Mejías, G.P. VOX, e Ignacio López, G.P. Socialista.

#### **UN SISTEMA QUE REQUIERE ACTUALIZARSE PERO QUE FUNCIONA**

Rafael Barbadillo, Presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), hizo un resumen de la jornada destacando varios puntos: la Ley de Movilidad Sostenible es una oportunidad para impulsar el transporte en autobús como servicio público esencial; el autobús garantiza el derecho a la movilidad de las personas por lo es “importante que los mapas concesionales de todas las administraciones se coordinen y consensuen, para que la red de redes sea percibida como una única red” que mejore la calidad de vida de las personas; la colaboración público-privada “requiere un marco jurídico que garantice la sostenibilidad y la viabilidad económica; y recordaba que el modelo español es un modelo de éxito.

Clausuró la jornada Marta Serrano, Secretaria General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, afirmando que “el autobús es la respuesta a la movilidad sostenible que puede llegar a todos los territorios”. Indicó que ya se ha reiniciado el trabajo del Ministerio con las diferentes Comunidades Autónomas para diseñar el nuevo mapa concesional. “Los ciudadanos no tienen que saber de quién es cada servicio que usan, solo tienen que ver cubierto su derecho a la movilidad sostenible y de calidad”.



Salamanca de Transportes (Grupo Ruiz) presentó sus nuevos autobuses eléctricos MAN.



# MAN SIGUE ELECTRIFICANDO ESPAÑA

ACABA DE ENTREGAR UNIDADES ELÉCTRICAS A GUAGUAS MUNICIPALES Y GRUPO RUIZ

**GUAGUAS MUNICIPALES HA INCORPORADO A SU FLOTA 4 AUTOBUSES ELÉCTRICOS DE LA MARCA PARA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y GRUPO RUIZ HA RECIBIDO LOS PRIMEROS DE 25 AUTOBUSES PARA EL SERVICIO DE AUTOBUSES DE SALAMANCA**



Cuatro vehículos eléctricos de MAN se han incorporado a la flota de Guaguas Municipales.

**T**odas las unidades son del modelo MAN Lion's City 12E Full Electric, de 12 metros de longitud.

**NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS MAN DE GRUPO RUIZ** Salamanca ha incorporado ya 4 de los 25 autobuses eléctricos que se irán introduciendo progresivamente hasta el 1 de junio en el servicio municipal, gestionado por Grupo Ruiz. La apuesta municipal por un transporte público es totalmente respetuosa con el medio ambiente, pues estos 25 autobuses eléctricos se suman a los 45 propulsados por gas, para una flota cien por cien ecológica con un total de 70 vehículos, ocho más que en la actualidad. Además, se ampliará la nave de gas en las cocheras, de forma que se garantiza y mejora el repostaje, facilitando la logística de este tipo de autobuses.

## **NUEVOS AUTOBUSES ELÉCTRICOS MAN DE GUAGUAS MUNICIPALES**

Las cuatro unidades se unen a otro vehículo eléctrico de 18 metros que adquirió la empresa municipal en 2019. Las nuevas unidades MAN Lion's City 12 E se caracterizan por un diseño vanguardista, un alto grado de confort y un espacio interior silencioso. Los vehículos tienen capacidad media para 84 personas, con 27 asientos, a los que se añaden dos espacios para dos sillas de ruedas y cuatro asientos reservados para personas con movilidad reducida. Estos vehículos están equipados con retrovisores interiores y rampa telescópica para acceso PMR y carritos de bebé.



# ANETRA SE INCORPORA A LA PLATAFORMA EMS

## LA ASOCIACIÓN REFIRMA SU COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL

### AL ADHERIRSE A EMPRESAS POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, ANETRA TAMBIÉN HA FIRMADO EL PACTO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, IMPULSADO POR LA PLATAFORMA

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA) se ha unido a la plataforma de Empresas por la Movilidad Sostenible (EMS). Con esta adhesión, y la firma del Pacto por la Movilidad Sostenible, suscrito por el presidente de la asociación, Luis Á. Pedrero, y la directora de Desarrollo de la plataforma EMS, May López, Anetra reafirma el compromiso de sus más de 700 empresas asociadas, operadores del transporte de pasajeros discrecional, regular especial y turístico con el desarrollo de una movilidad sostenible.

En palabras de Luis Á. Pedrero, presidente de Anetra: “las más de 700 empresas de autobuses y autocares nacionales que conforman ANETRA son una pieza clave para impulsar la movilidad sostenible hoy en día y lo serán también en el futuro. Con nuestra adhesión a Empresas por la Movilidad Sostenible buscamos avanzar juntos y reforzar estos compromisos para alcanzar los objetivos de forma conjunta y poner en valor a este sector”.

Por su parte, May López, directora de Desarrollo de Empresas por la Movilidad Sostenible, explicó que “el transporte colectivo y, en especial, el transporte en autocar, es uno de los pilares de la movilidad sostenible, ya que permite dar soluciones de movilidad a lo largo de todo el territorio, cubriendo todo tipo de servicio y llegando a todo tipo de colectivos, todo ello con un menor impacto ambiental. Es por ello que ponerlo en valor y reforzarlo es clave. Son muchos los objetivos que nos unen con ANETRA y por eso es un placer contar con ellos dentro de Empresas por la Movilidad Sostenible”.

#### EL PACTO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Pacto por la Movilidad Sostenible tiene el objetivo de impulsar el cambio marcando y estableciendo los 10 principios sobre los que ha de pivotar cualquier

compromiso con la movilidad sostenible de cualquier organización que facilite el establecimiento de acciones conjuntas para la consecución de los objetivos marcados por Europa y a los que nos hemos comprometido como nación. Los 10 principios del Pacto por la Movilidad Sostenible son:

I Priorizar – Integrar la movilidad sostenible como parte clave de la estrategia de sostenibilidad de la organización contribuyendo al Pacto Verde Europeo, así como a normativas nacionales e internacionales.

II Planificar – Establecer planes de movilidad que incluyan la minimización de impactos de la movilidad de empleados y proveedores, así como de productos y servicios.

III Medir – Establecer indicadores claves que permitan medir, evaluar y mejorar el impacto de la movilidad generada por la organización.

IV Mejorar – Establecer objetivos medibles, alcanzables, relevantes y temporales para reducir los impactos derivados de la movilidad, revisables periódicamente para garantizar la mejora continua y la contribución a la neutralidad climática en el 2050.

V Actuar – Implementar acciones que minimicen el impacto ambiental de la movilidad de la organización, incluyendo la movilidad de empleados, así como la logística directa asociada a su actividad como la generada por la puesta en el mercado de su producto o servicio.

VI Implicar – Compartir con empleados, clientes y proveedores los objetivos de la organización en términos de movilidad, facilitando su contribución a la consecución de los mismos.

VII Asignar – Dotar de los recursos materiales y humanos, así como designar a un responsable, con el fin de garantizar el seguimiento y cumplimiento de los compromisos establecidos en este Pacto.

VIII Colaborar – Impulsar la movilidad sostenible a través de la generación de alianzas con organizaciones clave para alcanzar los objetivos.

IX Reportar – Incluir las acciones y resultados alcanzados en pro de la movilidad sostenible en el informe anual.

X Impulsar – Comunicar, divulgar y diseminar para generar conciencia que ayude a impulsar cambios hacia una movilidad sostenible desde el punto de vista económico, social y ambiental contribuyendo a los ODS y a la Agenda 2030



# GUAGUAS INCORPORA 10 MEGABUSES ARTICULADOS DE DAIMLER BUSES

SE TRATA DE GUAGUAS ARTICULADAS DE 21 METROS MODELO MERCEDES-BENZ CAPACITY L

**LOS VEHÍCULOS ARTICULADOS, CON CAPACIDAD MEDIA PARA 175 PERSONAS -47 ASIENTOS-, SUPONEN UNA MEJORA SUSTANCIAL PARA LOS ITINERARIOS TRONCALES QUE PRECISAN UNA ELEVADA OFERTA DE PLAZAS CON AMPLIO ESTÁNDAR DE COMODIDADES**

**P**or primera vez en la historia de la compañía, se incorporarán a la flota unidades de 21 metros de longitud, que serán utilizadas como banco de pruebas para la futura red de líneas que se generará tras la implantación de la MetroGuagua.

#### MENOR IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

En seguimiento a la política en materia de sostenibilidad, las unidades Mercedes CapaCity L son respetuosas con el medio ambiente. Su motor de seis cilindros en línea con 10,7 l de cilindrada cumple la normativa de gases de escape Euro VI D y dispone una potencia de motor de 290 kW (394 CV).

Como resultado, los nuevos vehículos tienen un consumo por pasajero en el servicio regular y a plena carga muy inferior a 0,5 litros por cada 100 kilómetros, según datos facilitados por el fabricante. Esto lo convierte en el más austero entre los vehículos urbanos con motor diésel. El consumo de combustible equivale a menos de 13,3 g/km de CO<sub>2</sub> por viajero, lo que supone una cifra significativamente baja.

#### CUIDANDO CADA DETALLE

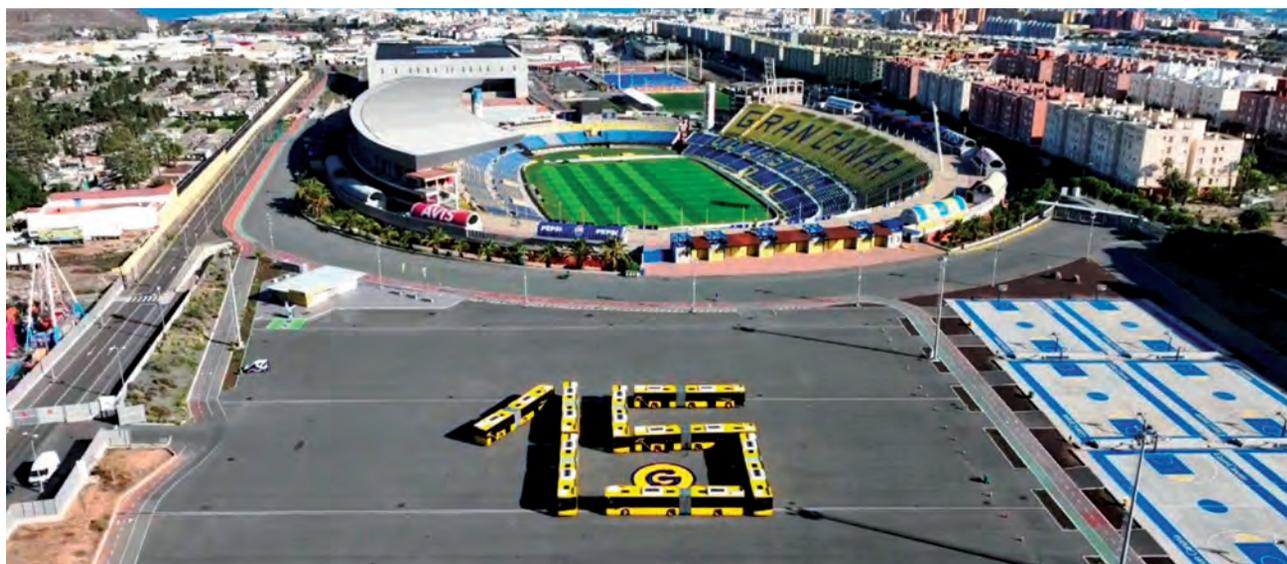
El fuelle o la zona articulada cuenta con una amortiguación angular hidráulica que impide el pliegue descontrolado. Será más traslúcido que los tradicionales vehículos de este tipo, por lo que el viajero notará la sensación de una mayor luminosidad en el interior y también un efecto de amplitud.

Las nuevas guaguas, plenamente accesibles, dispondrán de sistema kneeling de elevación y descenso (arrodillamiento junto a la acera), para favorecer el acceso y salida de los clientes.

Las diez unidades dispondrán de una configuración de motor ajustada a la orografía y peculiaridades de los trayectos. Cuenta con aire acondicionado de última generación, monitores de televisión para la información a bordo, puntos de conexión USB, cámaras de vídeo vigilancia, apertura exterior de las cuatro puertas (para mayor seguridad y fluidez del pasaje) y dos rampas encapsuladas para el acceso de personas con movilidad reducida (PMR) o carritos de bebé, entre otras mejoras.

#### UN PROYECTO AMBICIOSO

Esta compra se enmarca dentro de los planes de modernización de la compañía, que adquirirá 31 nuevos vehículos de diferentes dimensiones para reforzar servicios y modernizar la flota. En 2024, Guaguas Municipales espera afrontar una demanda cercana a los 50 millones de viajeros, de ahí su gran apuesta por los vehículos de alta capacidad.



# GUAGUAS MUNICIPALES RENUEVA SU FLOTA CON 15 AUTOBUSES ARTICULADOS SOLARIS

ES UNA CLARA APUESTA DEL OPERADOR POR LA MODERNIZACIÓN CONSTANTE DE SU FLOTA

**GUAGUAS MUNICIPALES SUMARÁ A ESTAS UNIDADES OTRAS 10 MÁS DE 21 METROS PARA SU SERVICIO Y OTRAS CINCO DE 12 METROS DE DIVERSAS MARCAS**

**A** finales de noviembre se hacía entrega de los 15 nuevos autobuses articulados de Solaris para Guaguas Municipales, vehículos de 18 metros que se han destinado a las líneas de mayor afluencia de viajeros de la red del operador canario. Y es que, según indicaba el concejal de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria y presidente de Guaguas Municipales, José Eduardo Ramírez, “la demanda de viajeros, debido a la gratuidad, ha ascendido a cotas inesperadas” Por eso, la compañía sigue apostando por la renovación de su flota: “Estamos obligados a dotar de recursos materiales y humanos a la compañía para que la prestación del servicio siga manteniendo un estándar de notable calidad”.

## LAS 15 GUAGUAS ARTICULADAS URBINO 18

Las nuevas unidades Urbino articuladas, con una longitud de 18 metros, tienen capacidad para 35 pasajeros sentados (con cuatro asientos adaptados para personas con movilidad reducida) y 93 pasajeros de pie. Además, hay dos espacios reservados para sillas de ruedas o sillas de bebé, que deben colocarse siempre en sentido contrario a la marcha del vehículo.

Los motores de estas guaguas, que cuentan con una potencia de 367 CV, están ajustados a la normativa Euro VI Step E.

Los nuevos autobuses disponen de una configuración de motor ajustada a la orografía y peculiaridades de los trayectos en el municipio, cuentan con aire acondicionado, cámaras de vigilancia, apertura exterior de puertas (cuatro puertas con doble hoja), rampas encapsuladas para el acceso de personas con movilidad reducida (PMR) o sillas de bebé, entre otras mejoras.

Estos nuevos vehículos, en consonancia con los nuevos tiempos y con la apuesta por la información a los clientes que está realizando Guaguas Municipales, cuentan con monitores de televisión para la comunicación ‘online’ a bordo y puntos de conexión USB para que los usuarios puedan recargar las baterías de sus teléfonos móviles de forma gratuita mientras realizan su trayecto o las baterías de sus sillas de ruedas, para aquellos clientes que lo precisen.

Una de las entregas destacadas de Solaris en España. Ésta es una de las últimas entregas relevantes en nuestro país de la marca, que tuvo excelentes resultados en 2023. Solaris terminó el ejercicio con un total de 284 matriculaciones, lo que supone un crecimiento del 25,7% frente al año 2022.



# ALGECIRAS APUESTA POR LA ELECTROMOVILIDAD DE IVECO BUS

IVECO BUS HA ENTREGADO 10 AUTOBUSES ELÉCTRICOS AL AYUNTAMIENTO DE LA CIUDAD

**DESPUÉS DE CONVERTIRSE EN ADJUDICATARIO DE LA CONTRATACIÓN PARA LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE ALGESA, LA EMPRESA ENCARGADA DE GESTIONAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE ALGECIRAS, HA APOSTADO POR UNA NUEVA FLOTA DE VEHÍCULOS CERO EMISIONES**

**E**l modelo elegido es el E-WAY 100% eléctrico. El acto de entrega tuvo lugar en la ciudad gaditana. Sus protagonistas fueron los 10 IVECO BUS E-WAY en su versión de 10,7 metros, una longitud que junto a sus 2,33 metros de anchura y a su radio de giro de tan sólo 8,08 metros les convierten en la opción perfecta para garantizar una gran maniobrabilidad incluso en las calles más estrechas de la localidad gaditana. Todos ellos van equipados con 10 paquetes de baterías ZEN 42, por lo que cuentan con una capacidad energética de 418 kWh, cifra que les permite ofrecer una autonomía de 400 km o de 16 horas de trabajo.



Fabrizio Toscano, Director Comercial de IVECO BUS en España y Portugal, declaraba: “Nos sentimos muy orgullosos de haber contribuido a que Algeciras se vuelva una capital de la movilidad sostenible. Además hemos establecido un verdadero récord, convirtiendo nuestros autobuses en los más Meridionales de Europa: no hay un solo E-WAY que circule más al sur de Europa que las 10 unidades de Algeciras”.

“Nuestro compromiso con la innovación y la movilidad libre de emisiones impulsa cada paso de IVECO BUS, por lo que estamos encantados de ver cómo nuestras soluciones de transporte 100% eléctrico contribuyen a mejorar la calidad del aire en las ciudades. Queremos agradecer al Ayuntamiento de Algeciras por confiar en nuestro EWAY para mejorar la movilidad en las calles de su ciudad y estamos deseando colaborar con otras ciudades que compartan nuestra visión de que un futuro más sostenible es posible”, concluía Toscano.

Jose Ignacio Landaluce, Alcalde de Algeciras, ha afirmado que “Con estos nuevos vehículos suministrados por IVECO BUS cumplimos con el objetivo marcado en la Agenda Urbana 2030 de establecer en Algeciras los mecanismos y recursos necesarios para contar con una movilidad sostenible, reduciendo las emisiones contaminantes”.



“Con esta incorporación a la flota que gestiona la empresa pública CTA-ALGESA damos un salto, tanto cualitativo como cuantitativo en la prestación del servicio urbano de transporte de viajeros”, añadió. Señala Landaluce que “además, los nuevos autobuses permitirán que los usuarios cuenten con unidades más cómodas y accesibles también para personas con movilidad reducida”.



# SCANIA ENTREGA 15 HÍBRIDOS AL GRUPO AVANZA

LOS AUTOBUSES PRESTAN SERVICIO EN EL MUNICIPIO MADRILEÑO DE MAJADAHONDA

## EL AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD CON LOS AUTOBUSES SCANIA CON TECNOLOGÍA HÍBRIDA

La compañía sueca ha proporcionado a esta empresa del grupo ADO un total de 15 autobuses híbridos, que empezaron a circular por las rutas del municipio de Majadahonda antes de finalizar el año, como parte de los servicios designados por el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Reducción de emisiones en el transporte metropolitano. Estas unidades híbridas permiten ahorros de combustible de hasta el 30% en rutas metropolitanas reduciendo, por tanto, de manera relevante, las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera. Además, todos los autobuses están equipados con plataforma de entrada baja y doble rampa para facilitar el acceso a carritos, personas con movilidad reducida y sillas de ruedas.

### CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS

Las unidades entregadas corresponden al modelo de autobús Scania híbrido K360 y se han carrozado con dife-

rentes empresas. Algunas de ellas corresponden al modelo Irizar i3 y otras al modelo Castrosua Magnus. En ambos casos son vehículos de piso bajo.

Albero Linares, director comercial de autobuses, motores y sostenibilidad de Scania Ibérica, ha explicado: "La clave para Scania es escuchar al cliente, saber qué necesita y adaptarnos. La flexibilidad es fundamental para poder ofrecer soluciones de transporte de viajeros a medida. En este caso, nuestra oferta híbrida es la que mejor encaja para el tipo de servicio que van a realizar las unidades".

La alcaldesa de Majadahonda, Lola Moreno, subraya la importancia de esta mejora en el transporte público para Majadahonda: "Los nuevos autobuses, además de ser más modernos y cómodos, facilitan el acceso a carritos y personas con movilidad reducida. Lo más relevante es su contribución a la reducción significativa de emisiones contaminantes, destacando así el compromiso de nuestro equipo de gobierno y el de la Comunidad de Madrid con la seguridad, la comodidad y el medio ambiente".

### EXCELENTES RESULTADOS DE SCANIA EN 2023

La marca ha conseguido matricular en 2023 un total de 463 autobuses y autocares, frente a los 288 del año anterior. Esto supone un crecimiento en nuestro país del 60,8%.



# OURENSE, LA PRIMERA CIUDAD GALLEGA CON AUTOBUSES ELÉCTRICOS

AVANZA INCORPORA 10 AUTOBUSES ELÉCTRICOS FABRICADOS POR UNVI

**EL PASADO 8 DE FEBRERO LLEGABA EL PRIMERO DE LOS 10 NUEVOS VEHÍCULOS QUE EL AYUNTAMIENTO Y AVANZA, CONCESIONARIO DEL SERVICIO DE AUTOBUSES DE LA CIUDAD, IRÁN INCORPORANDO PAULATINAMENTE A LA FLOTA MUNICIPAL**

**O**urense será la primera ciudad de Galicia que cuente con autobuses eléctricos prestando servicio en una línea regular de transporte urbano. La primera unidad se puso a circular en la línea 26. La segunda unidad se recibió el 15 de febrero y rueda en la línea 12. Ambos están funcionando a pleno rendimiento, durante 16 horas al día. Se ha ido incorporando un vehículo nuevo cada semana.

## AUTOBUSES DE UNVI

Los vehículos fueron suministrados por la empresa ourensana UNVI. Al tratarse de autobuses eléctricos, emiten cero emisiones contaminantes y ofrecen una mayor comodidad en la rodadura, al no disponer de caja de cambios y tener una marcha más suave. Asimismo, la recarga de los autobuses eléctricos es de origen 100% renovable y están fabricados con componentes más ligeros que hacen posible la optimización de las emisiones y del consumo.

Gracias al uso de la energía eléctrica, el nivel de ruido es muy bajo, lo que hace más confortables los viajes para las personas usuarias del servicio y también para los peones y las peatonas, y ayuda a reducir la contaminación acústica de la ciudad.

Por otra parte, el diseño interior de los eléctricos implica una mejor distribución de los espacios, ganando en comodidad y confort.

En cuanto a la accesibilidad, los nuevos autobuses eléctricos son 100% accesibles para las personas con movilidad reducida y cuentan con entradas y salidas especialmente bajas.

## AVANZA IMPULSA EL TRANSPORTE LIMPIO

Con esta incorporación, el Ayuntamiento y Avanza, empresa concesionaria del servicio, apuestan por un modelo de transporte limpio, fiable e inteligente que sustituya en el futuro los vehículos que utilizan energías provenientes de hidrocarburos de origen fósil por energías limpias, impulsando la colaboración público-privada en la transición energética hacia tecnologías de vehículos cero emisiones.





**SECCIÓN OFICIAL  
Y EXCLUSIVA DE  
COMUNICACIÓN DE**



# CIBERSEGURIDAD EN NUESTROS BUSES

SEGURIDAD PARA NUESTRO SECTOR

**LA EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA DE NUESTROS BUSES, CON EL DESARROLLO E IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DIGITALES DE CONTROL QUE ACTÚAN SOBRE LOS MECANISMOS VITALES DEL VEHÍCULO (FRENADA, ACCELERACIÓN O DIRECCIÓN, ENTRE OTROS), ASÍ COMO LA CONECTIVIDAD, Y LA NECESARIA COMUNICACIÓN CON AGENTES EXTERNOS AL PROPIO BUS, DEJAN LA POSIBILIDAD DE QUE ESTOS SISTEMAS SEAN VULNERABLES A ATAQUES INFORMÁTICOS MALICIOSOS**

**M**ás allá de nuestros buses, los propios sistemas viales que reciben y transmiten información al usuario o al bus, o el software que controla los sistemas de gestión de flotas están expuestos a estos mismos ciberataques. En España, ya tenemos conocimiento de algunos casos recientemente sucedidos, con el pronóstico de que tales delitos van en aumento.

De vital importancia resultaría la neutralización de este tipo de delitos en el caso de los futuros (aunque ya cercanos) vehículos autónomos. Donde, a

priori, la ausencia de una persona responsable de la gestión del bus nos hace pensar que las consecuencias de un ciberataque podrían ser catastróficas. Por tanto, resulta innegable la importancia de las inversiones en ciberseguridad, protegiendo el conjunto de nuestros sistemas frente a este tipo de ataques.

Para hacer frente a los ciberataques, los nuevos buses deben contar con la homologación según el Reglamento N° 155 de las Naciones Unidas: "Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a la ciberseguridad y al sistema de gestión de ésta"; así como el Reglamento N° 156 de las Naciones Unidas: "Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a las actualizaciones de software y al sistema de gestión de actualizaciones de software"

## PROTECCIÓN DEL VEHÍCULO CONTRA CIBERATAQUES (R155) Y ACTUALIZACIÓN DEL SOFTWARE (R156)

Ambos reglamentos derivan de la ejecución del Reglamento General de Seguridad R(UE) 2019/2144 del Parlamento y del Consejo. El Reglamento N° 155, contempla en su Anexo 5, la "lista de amenazas y sus correspondientes medidas de mitigación". Este anexo consta de tres partes. En la parte A se describe la línea de base de las amenazas, las vulnerabilidades y los métodos de ataque. En la parte B se describen las medidas de mitigación de las amenazas previstas para los tipos de vehículos y en la parte C se describen las medidas de mitigación de las amenazas previstas para aspectos ajenos al vehículo, por ejemplo, en back-ends de TI. "Afortunadamente nuestros buses serán "ciberseguros", pero resulta de vital importancia, para minimizar el riesgo derivado del ciberataque, que también lo sean el resto de los sistemas e infraestructuras que conforman todo el tejido de nuestro sector.



**Fran Vargas**  
Secretario  
General  
de Ascabus

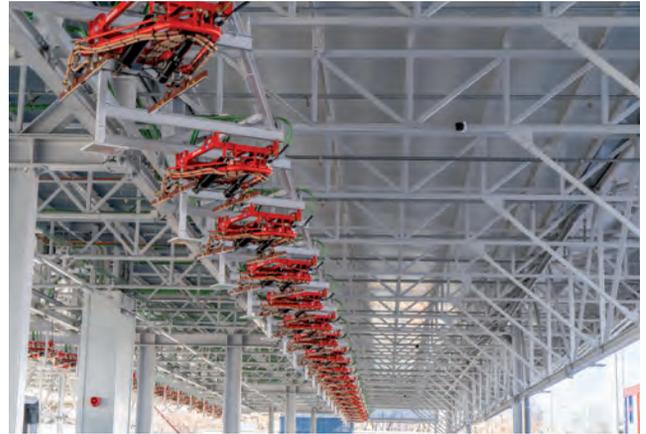
franvargas@ascabus.es  
www.ascabus.es





## ADJUDICADO A MOVENTIS EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE L'HOSPITALET, EL PRAT Y OTROS MUNICIPIOS DEL BAIX LLOBREGAT

Moventis, división de movilidad colectiva de Moventia, ha ganado esta adjudicación pública, que se encuentra bajo la titularidad del Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Se trata de una operación que incluye un total de 14 líneas que conectan a los habitantes de L'Hospitalet y El Prat con distintas áreas urbanas e interurbanas de las comarcas del Barcelonés y Baix Llobregat, como son Barcelona, Esplugues, Cornellá, Sant Joan Despí, Sant Feliu y Sant Just Desvern. Comenzará a operar durante el mes de abril de 2024. Para la operación del servicio, Moventis contará con una flota compuesta por hasta 119 vehículos que se irán incorporando de manera progresiva. La compañía incorporará también paulatinamente nuevos vehículos bajos en emisiones, incluyendo eléctricos e híbridos, que reemplazarán a los vehículos más antiguos de la flota actual.



## EMT MADRID AVANZA EN LA ELECTRIFICACIÓN DEL CENTRO DE OPERACIONES DE CARABANCHEL

La nueva estación podrá cargar 118 autobuses simultáneamente y contará con una cubierta de paneles fotovoltaicos que suministrará energía renovable a la instalación. Tras la puesta en marcha de esta infraestructura, el centro de operaciones de Carabanchel contará con un total de 260 puntos de recarga. La nueva estación contará además con una cubierta fotovoltaica dotada con 1.055 paneles que permiten minimizar la demanda energética y cubrir el 10 % de la energía requerida por la infraestructura. La instalación dispondrá de 40 cargadores con 360 kW de potencia eléctrica que podrán suministrar una potencia máxima de 360 kW a un solo pantógrafo -permitiendo la recarga completa de un autobús en sólo 1 hora- o 120 kW a tres pantógrafos de forma simultánea -con 3 horas de carga por cada autobús-.

## ALSA ESPAÑA RECONOCIDA COMO TOP EMPLOYER POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO



El pasado año Alsa fue la primera empresa de movilidad en España en obtener la certificación Top Employer. Ha sido de nuevo reconocida como Top Employer España 2024, lo que reafirma la apuesta estratégica de la compañía por la excelencia en la gestión de las personas. Top Employers Institute es la autoridad global en el reconocimiento de la excelencia al entorno profesional que las organizaciones proporcionan a sus empleados y empleadas. Fundado hace 30 años, Top Employers Institute ha certificado a más de 2.200 organizaciones que crean un impacto positivo en las vidas de más de nueve millones de personas en 122 países de todo el mundo.

## MIGUEL ÁNGEL BLÁZQUEZ, CEO DEL GRUPO INTERBUS

Hasta la fecha, Blázquez era Director de Desarrollo del GRUPO INTERBUS. Sustituye en el cargo a José de la Gándara, que estuvo ocho años en el puesto. Al finalizar el año 2023, GRUPO INTERBUS cuenta con amplia presencia nacional e internacional, ha transportado 50 millones de viajeros, recorriendo más de 65 millones de ki-

lómetros. El GRUPO INTERBUS ha alcanzado una facturación que supera los 160 millones de euros, operando una flota cercana a al millar de vehículos. Con José de la Gándara al frente, GRUPO INTERBUS ha duplicado su tamaño en los últimos años, con una envidiable solidez financiera y una proyección de futuro extraordinaria.





## JUAN MANUEL MARTÍNEZ MOURÍN, NUEVO PRESIDENTE DE LA AET

La Asociación Española del Transporte celebró la Asamblea General de 2024 en la que, entre otros aspectos importantes, se procedió a renovar la junta directiva, que estará integrada por 20 miembros. En esta reunión se eligió a Juan Manuel Martínez Mourín, hasta ahora vicepresidente de la AET, como nuevo presidente. Estará apoyado por dos vicepresidencias que recaen en Jorge Aldegunde Piñeiro (que ya estaba como vocal en la junta anterior) y Joudia Boujdaini, anteriormente tesorera, y ahora responsable de desarrollo e internacional. En cuanto a los nuevos miembros, se incorporan a esta Junta Ciro Iacomino como secretario, Eva Martín Castillo como tesorera, y como vocales ASTIC representada por Ramón Valdivia, el INTA por Ramón Onrubia, AENA por Tomás Vázquez e INDRA por Lidia Muñoz. Asimismo, continúan en la junta directiva CONFEBUS representada por Rafael Barbadillo, INECO por Mario Ferreiro, Adif por Elena González, Metro de Madrid por Laura Simón, Renfe por Valentín Alegría, Ferreira Dapía Tech por José Antonio Ferreira, ANESCO por José Luis Romero, Puertos del Estado por Jaime Seijas, ARRIVA por Antonio Cendrero y la AICCP por Rosa Arce y Carmelo Garrido.

## PRIMERA ASAMBLEA DE 2024 DE GLOBAL PASSENGER NETWORK

Global Passenger Network (GPN) celebró su Asamblea General de Primavera del 28 de febrero al 1 de marzo en Marrakech (Marruecos). GPN Marruecos – GM2 Tours, fue el anfitrión. La reunión concluyó con el anuncio de las fechas y el lugar de la Asamblea General de Otoño de GPN 2024, organizada por el socio estratégico de GPN, Scania, en Sodertalje, Suecia, del 13 al 15 de noviembre de 2024.



## FRANCISCO LAZCANO, REELEGIDO PRESIDENTE DE LA AEC POR CUARTO MANDATO CONSECUTIVO

Ha sido ratificado por el Consejo Directivo de la Asociación Española de la Carretera (AEC), poniendo fin, así, al proceso electoral abierto para renovar los órganos de gobierno de la entidad. Estará en el cargo un nuevo periodo de cuatro años. Tras su nombramiento, el Presidente electo se ha dirigido a los miembros del Consejo para darles a conocer cuáles serán los ejes prioritarios que guíen las actuaciones de la AEC en este nuevo mandato. Entre ellos, Lazcano propone “evolucionar hacia una visión en la que prime más el concepto de movilidad que el de infraestructura”.



## ANETRA LANZA SU PLAN DE FORMACIÓN 2023-2024

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA), pone en marcha su Plan de Formación 2023 – 2024, un completo programa formativo desarrollado en colaboración con el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible e impartido por Autoescuela Goya, que ha sido diseñado para mejorar las competencias, habilidades y conocimientos de los profesionales que trabajan en sus empresas asociadas. Todos los cursos incluidos son de carácter gratuito. Subvencionados por la Dirección General de Transporte Terrestre, su impartición está sujeta a una serie de requisitos, programa y condiciones.



## VISITA DEL GOBIERNO DEL AYUNTAMIENTO DE LEGANÉS A LAS OFICINAS DE KARSAN ESPAÑA

Durante su visita, la delegación, visitó las instalaciones de última generación de Karsan España y obtuvo información sobre la avanzada gama de vehículos de cero emisiones de la compañía, incluidos autobuses eléctricos, de hidrógeno y autónomo. En la imagen, de izquierda a derecha: José Eugenio Marín (concejal de Economía, Desarrollo Local y Empleo del Ayto. de Leganés), Violeta Bonet (concejala de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Ayto. de Leganés), Miguel Ángel Recuenco, Alcalde de Leganés, Angel L. Estrella, CEO de Karsan España, y Almudena González (concejala de Movilidad del Ayto. de Leganés).



## OLOF PERSSON, NUEVO CEO DE IVECO GROUP

Sucedará a Gerrit Marx como CEO del Grupo cuando éste deje su puesto para asumir su nombramiento como CEO de CNH Industrial N.V. el próximo 1 de julio. Persson ha ocupado diversos cargos en ABB y fue nombrado Presidente de División en Bombardier Transportation en 2004. En 2006 se incorporó a Volvo Group como Presidente de Volvo Aero y posteriormente Presidente de Volvo Construction Equipment en 2008. Se convirtió en Presidente y CEO del AB Volvo Group en 2011. En 2016, Persson fue nombrado Ejecutivo Principal de Operaciones en Cerberus Operations and Advisory Company. En 2022 se incorporó al Consejo de Iveco Group como Consejero Independiente cuando el Grupo comenzó a cotizar en Euronext Milán.



## KING LONG M10+: RENDIMIENTO ELÉCTRICO EXCELENTE EN PRUEBAS DE FRÍO EXTREMO

En un riguroso conjunto de pruebas llevadas a cabo en el gélido entorno forestal de Mohe –la ciudad situada más al norte de China-, el bus King Long M10+ 100% eléctrico demostró un rendimiento sobresaliente en condiciones de frío extremo con temperaturas medias de -35°C. Los resultados de estas pruebas no solo arrojan un respaldo sólido para el uso diario de buses eléctricos King Long en condiciones de frío extremo, sino que sientan una base precedente para futuras actualizaciones y optimizaciones de producto destinados a entornos exigentes. La mejora en la eficiencia de transmisión del sistema de energía resultó en una aceleración a baja velocidad y capacidades de escalada significativamente mejoradas, reduciendo el consumo de energía en casi un 10%.



## TEMSA SIGUE AVANZANDO EN TECNOLOGÍA CERO EMISIONES

TEMSA ha dado importantes pasos estratégicos en los vehículos de cero emisiones, que están en el centro de su visión de crecimiento global. Cuenta ya con casi 15 años de experiencia en este campo. Con un enfoque de I+D que abarca no sólo la electrificación sino todos los combustibles alternativos, la marca aspira a liderar el futuro de la movilidad sostenible con la inminente producción de su autobús interurbano de hidrógeno, presentado en Busworld Europe hace unos meses, con una autonomía de 1.000 kilómetros. Pronto tendrá en cartera 10 vehículos diferentes de cero emisiones, compuestos por 8 modelos eléctricos y 2 de hidrógeno, lo que convierte a TEMSA en una de las empresas que ofrecen el mayor número de alternativas de vehículos de cero emisiones.



## EL PARTNER PORTAL DE DIESEL TECHNIC SE RENUEVA PROFUNDAMENTE

Desde 2015, los clientes de Diesel Technic han obtenido información detallada sobre sus productos a través del Partner Portal, con más de 43.000 recambios y accesorios para automoción. Las funciones ampliadas del Partner Portal asociadas con la actualización mejoran significativamente su usabilidad para los usuarios. Destacan especialmente algunas ventajas que facilitarán notablemente el trabajo diario en el futuro: la búsqueda de productos optimizada con una amplia gama de opciones de filtrado personalizable que permite una vista general del producto más rápida y específica; la optimización para su uso en teléfonos inteligentes y tabletas; un rendimiento mejorado que da más rapidez de acceso; y el seguimiento del pedido y su envío; así como la selección simplificada de proveedores de servicios de transporte.



## SCAITT, CONCESIONARIO OFICIAL SCANIA, FORTALECE SU RED DE SERVICIOS

Scania, a través de su concesionario ScaITT, refuerza su red de servicios en la zona noreste de España con la incorporación de Talleres Navarro Deix dentro de su estructura empresarial. El taller está en la localidad catalana de Manresa, en la provincia de Barcelona y se encuentra ya en pleno funcionamiento. Las instalaciones cuentan con una extensión de casi 2500m<sup>2</sup> repartidos entre la zona de recepción de vehículos, más de 1700m<sup>2</sup> y el taller, de 800m<sup>2</sup>. La principal función del taller es ofrecer servicios de reparación y mantenimiento, incluidos híbridos o propulsados por gas, el arreglo de tráileres y semirremolques, así como servicio pre-ITV con análisis en frenómetro y detección de holguras.



**ACTUALIDAD**  
→ **POSTVENTA**

## NUEVO SENSOR PREMIUM DE CONTINENTAL

Continental lanza su solución mejorada para la gestión digital de neumáticos con la que equipar flotas de forma aún más rápida y sencilla. Su nuevo sensor permite obtener datos sobre el estado de los neumáticos de una manera muy rápida, sencilla e independiente del fabricante, optimizando y ajustando así su funcionamiento y aumentando tanto la eficiencia energética del combustible como la vida útil de sus neumáticos. El nuevo sensor también contribuye al concepto de "Costos totales de conducción más bajos" (LODC, por sus siglas en inglés) de Continental. De esta manera, el fabricante de neumáticos premium ayuda a los operadores de flotas a gestionarlas de forma más segura, sostenible y rentable. Continental suministra toda la línea de neumáticos ContiUrban con sensores de última generación.



**La garantía**  
del fabricante

**5** años de garantía

**COLUMNAS MÓVILES DE ELEVACIÓN  
PARA VEHICULOS PESADOS**



COLUMNAS CON CABLES O SIN CABLE SEGÚN SUS NECESIDADES

NUEVA GARANTIA DE 5 AÑOS SUJETA A CONDICIONES INSTALACIÓN, ASISTENCIA TÉCNICA EN TODA LA PENINSULA MÁS ISLAS

Contacte con nosotros a  
comercial@sefac.es o al tel. 91 672 3612  
www.sefac.es o facebook/SefacEspana



## APAREZCA AQUÍ EN SU DÍA FELIZ

Cada mes reflejaremos el momento de entrega de vehículos de todos aquellos que así lo deseen. Para ello sólo tienen que pedirselo a la marca, carrocerero o concesionario que les realice la entrega. Ellos se pondrán en contacto con nosotros y nos enviarán la fotografía que recuerde ese momento.



### AUTOCARES ARCEREDILLO CONFÍA EN MAN

El vehículo elegido por Autocares Arcereditlo, empresa fundada en 1966 con sede en Burgos, es un MAN Lion's Coach con motor Euro 6E de 470CV E6E. El autocar se ha dotado con el más completo equipamiento de seguridad y confort.



### AUTOCARES HÍSPALIS AMPLÍA SU FLOTA CON TRES AUTOCARES KING LONG

La empresa familiar sevillana Autocares Híspalis, con más de 40 años de trayectoria profesional adquirió estos tres autocares que se suman a otra unidad King Long. Los modelos elegidos son el C10 y U13x de 10 y 13 metros de longitud, respectivamente.



### COCENTRO ENTREGA 4 IVECO BUS EVADYS A BARAJAS BUS

Es la primera vez que este operador madrileño incorpora el modelo Evadys a su flota, aunque el 25% de ella está compuesta por unidades Iveco Bus. Los 4 nuevos son vehículos completos, con motor Cursor Euro 6 de 400cv de potencia, capacidad para 57 plazas y un maletero de 10 metros cúbicos.

### AUTOCARES LUMAR ADQUIERE UN AUTOCAR BEULAS

El vehículo fue recogido en las instalaciones del carrocerero el pasado viernes. El autocar entregado ha sido totalmente personalizado por Beulas. Corresponde al modelo AURA. Mide 12,20 mts y cuenta con una capacidad de 55 plazas +1 +1.



### UN NUEVO MERCEDES-BENZ CITARO HÍBRIDO EN SERVICIO URBANO DE ZARAUTZ

El Ayuntamiento de Zarautz ha incorporado un nuevo autobús de propulsión híbrida con una longitud de 10,6 metros para el servicio de autobuses urbano. Este último autobús se suma a los tres actuales para reforzar el servicio de transporte público.

### AUTOCARES IGLESIAS COMPRÓ UN SC7 DE SUNSUNDEGUI Y VOLVO

El operador gallego, con sede en Vigo, incorporó a su flota un nuevo Sc7 de 13 metros con chasis VOLVO B13R de suspensión independiente 4x2 y motor con nivel de emisiones E6. Esta empresa cuenta con más de 80 años de experiencia.





## AUTOBUSES LA BURUNDESA APUESTA POR MAN

El operador navarro recibió 6 unidades de MAN Lions Intercity con la nueva cadena cinemática. El modelo elegido tiene 13,20 metros, capacidad para 63+1+1 plazas y cuenta con el más completo equipamiento de seguridad y confort.

## CESPEDOSA BUS APUESTA POR EL ISUZU GRAND TORO

El operador, con sede en Cespadosa de Tormes, en la comarca salmantina de Guijuelo, ha adquirido este modelo de midibús distribuido en España por Mobility Bus. El Grand Toro es un vehículo de diseño con 8,5 metros. Este tiene capacidad para 37 plazas.



## DOS BIBLIOBUSES DE FERQUI E IVECO PARA LA DIPUTACIÓN DE BURGOS

Ambos vehículos han sido vendidos y entregados conjuntamente a través del concesionario de la marca Iveco-Bus, Bomloy. Son 2 unidades Iveco CC 100 con carrocería Nora Travel, equipados para ser bibliotecas móviles.

# COCENTRO

[www.cocentro.com](http://www.cocentro.com)



**Concesionario oficial de toda la gama IVECO, IVECO BUS y PIAGGIO COMMERCIAL**

- ✖ Centro experto en motores
- ✖ Taller especializado mecánica y carrocería vehículo industrial
- ✖ Venta de recambios originales IVECO, FIAT y PIAGGIO
- ✖ Venta de vehículo nuevo y ocasión IVECO

📍 Carretera de Valencia, km,12  
28051-Madrid  
Teléfono: 91 301 37 60

📍 Avenida de la Industria, 23  
Polígono Industrial La Cantueña  
28947-Fuenlabrada, Madrid  
Teléfono: 91 290 05 64

✉ [cocentro@cocentro.com](mailto:cocentro@cocentro.com)



**IVECO** **IVECO  
BUS**





## SECCIÓN OFICIAL Y EXCLUSIVA DE COMUNICACIÓN DE **aetram**

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS  
DE TRANSPORTE EN AUTOCAR  
DE MADRID



## LA COMUNIDAD DE MADRID PRESENTA SU PLAN DE INSPECCIÓN 2024 PARA EL TRANSPORTE

La Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid ha presentado su Plan de Inspección de Transportes para 2024 y Balance de actuaciones del Plan de Inspección del año 2023 a la Asociaciones integrantes del Comité Madrileño de Transportes por Carretera del que forma parte AETRAM. El Plan a desarrollar durante el presente año contará con cinco líneas estratégicas de actuación relativas a las empresas del sector y sus actividades; los tiempos de conducción y el descanso; las revisiones en ruta; el control telemático de vehículos, y los cursos de formación para conductores. Respecto al balance de actuaciones del Plan de Inspección del año 2023 la Comunidad de Madrid realizó el pasado año casi 85.000 controles a vehículos de mercancías y viajeros, mil más que el ejercicio anterior, de los que 70.000 fueron en ruta, periodo en el que se interpusieron 10.000 denuncias y se inmovilizaron 417 de ellos.

Por parte de AETRAM se ha recomendado la necesidad de promover por parte de la Administración y partes intervinientes en las inspecciones de transporte escolar la importancia de resaltar la seguridad de este tipo de transporte en la región, cuyos datos estadísticos avalan como el modo de transporte más seguro para los escolares y menores en contrapartida con titulares de prensa sobre las inspecciones que dañan la imagen del sector, además de sugerir que las inspecciones sean más rápidas y menos agresivas a las entradas de los colegios mejorando la formación de los Agentes e Inspectores que las llevan a cabo.

## AETRAM Y SUS AFILIADOS RETOMAN SUS REUNIONES ZONALES EN MADRID

En esta nueva ronda de encuentros muy valorados por las empresas asistentes se ha tratado con las mismas de forma directa la situación actual del Sector de cara a la próxima temporada alta de servicios, los acuerdos por desarrollar de colaboración con la Dirección General de Turismo de la Comunidad de Madrid y otras entidades administrativas con licitaciones de transporte, la situación respecto a los diferentes asuntos que afectan al transporte discrecional y el Ayuntamiento de Madrid, las observaciones y alegaciones presen-

tadas por AETRAM en la presentación del Plan de Inspección de Transporte en la región, la escasez de conductores, y la explicación de los acuerdos de colaboración recientemente renovados con las empresas pertenecientes al Círculo de Empresas Colaboradoras y resto de patrocinadores de AETRAM, así como las acciones llevadas a cabo desde la Asociación en defensa de los derechos e intereses de las empresas transportistas de AETRAM, dentro de un clima de dialogo continuado con nuestras empresas asociadas.



## DOBLEECO SE INCORPORA AL CÍRCULO DE EMPRESAS COLABORADORAS DE AETRAM

DOBLEECO es una empresa cuya actividad principal es la producción, comercialización, al mayor y menor, distribución e instalación de accesorios y partes de repuestos para toda clase de auto vehículos y moto vehículos, vehículos industriales, flotantes y embarcaciones, etc, así como la aportación de soluciones tecnológicas de auténtica economía circular que permiten seguir utilizando cualquier motor de combustión, adaptándolo para que, además, pueda consumir carburantes alternativos más ecológicos (RETROFIT). Las empresas que ya formaban parte del Círculo son: CENTRO TECNICO DE SEGUROS, IRIZAR, AUTO-ESCUELA GOYA, PROFORMATRANS, CEPESA, MAN, SINFE, GEXTIOM GROUP y OTOKAR SOMAUTO.

# ¡ENHORABUENA!

Los profesionales del transporte de viajeros han elegido los mejores vehículos del año 2024

#premiosnacionalesdeltransporte



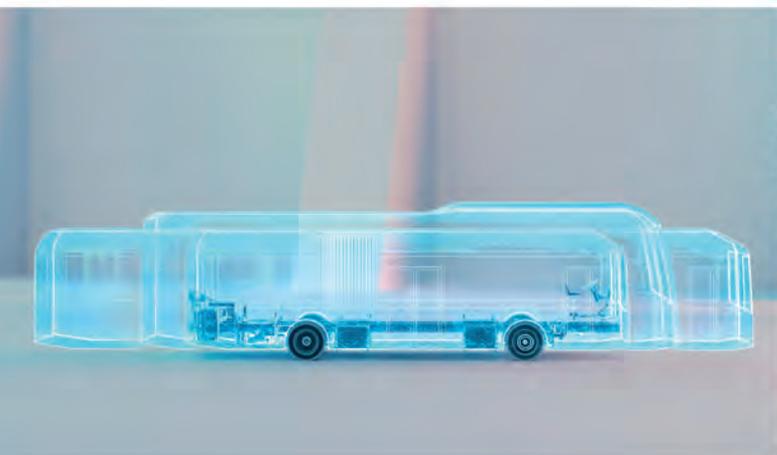
## PATROCINADORES:



V O L V O

# VOLVO BZR ELÉCTRICO

Plataforma diseñada para el futuro



El Volvo BZR Eléctrico es un chasis de autobús eléctrico que garantiza un transporte seguro, sostenible y fiable. La plataforma de productividad se presenta como una opción perfecta para operaciones interurbanas y de cercanías. Las opciones de Piso medio o Low Entry, el almacenamiento de energía modular y las versiones de dos o tres ejes brindan una versatilidad excepcional.

Una plataforma de autobús eléctrico diseñada para el futuro.

Volvo Buses. Driving quality of life

La revista  
de mayor difusión  
del transporte  
de pasajeros.  
Autocares, autobuses,  
carrocerías  
y componentes.

Año 30. #300.  
Abril 2024  
[www.revistaviajeros.com](http://www.revistaviajeros.com)

# VIAJEROS

de transporte público en España y Portugal

## MIDIBÚS DEL AÑO 2024 EN ESPAÑA



# OTOKAR NAVIGO T 8.4





# OTOKAR NAVIGO T 8.4: CÓMODO, COMPACTO Y MUY MANEJABLE

LA NUEVA VERSIÓN DE LA FAMILIA NAVIGO T, UN REFERENTE DEL TRANSPORTE TURÍSTICO

**LA FIABILIDAD DEMOSTRADA, LA DURABILIDAD Y LOS BAJOS COSTES DE MANTENIMIENTO, CONVIERTEN A ESTE AUTOBÚS EN EL IDEAL, YA QUE ASEGURAN UNA EXCELENTE RENTABILIDAD A LARGO PLAZO**

Los vehículos turísticos de Otokar son conocidos por la comodidad que brindan tanto al conductor como a los pasajeros, yendo su gama desde los 7 a los 10 metros. Sus dimensiones y maniobrabilidad les permite circular en cualquier tipo de carreteras y en las calles más estrechas y cascos históricos en cualquier ciudad. La versión Navigo T 8.4 incorpora además importantes novedades, como su nuevo salpicadero, la caja de cambios Allison de 9 velocidades y el GSR11, que se instalará en las entregas de todos los vehículos de la marca a partir de finales de septiembre.

#### UN VEHÍCULO VERSÁTIL

La familia Navigo T es ideal para viajes en grupos pequeños, con sus medidas de 7,8 metros a 9,2 metros. En función de la longitud elegida, el vehículo puede ofrecer una capacidad de hasta 39

plazas más guía más conductor. En la versión Navigo T 8,4, la capacidad es de hasta 35 pasajeros más guía más conductor.

#### UN VEHÍCULO EFICIENTE

El vehículo es alimentado por un motor central adelantado Cummins ISBe 4.5 euro 6 E con una potencia máxima de 151 kW (210 CV) 2300 rpm y un par máximo de 832 Nm / 1 200 - 1 450 rpm. Tiene 4 cilindros en línea y 4500 CC. Esto, junto con su caja de cambio Allison Transmission Automatic T2900/T2100 de 9 marchas reduce al mínimo las emisiones.

#### UN DISEÑO EXTERIOR DE ALTA CALIDAD

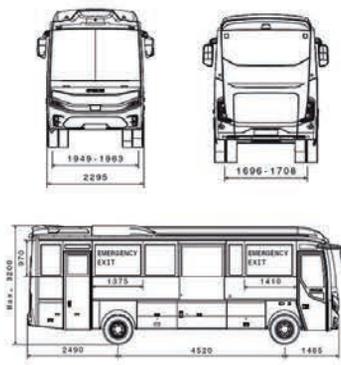
En su diseño se han cuidado todos los detalles. Así el vehículo tiene un aire moderno y funcional. En su equipamiento exterior podemos destacar sus tapacubos de acero inoxidable o su doble luna tintada en gris, pero también elementos que contribuyen a mejorar la seguridad del vehículo como los retrovisores calefactados, ajustables eléctricamente, o las luces antiniebla delanteras y traseras. De manera opcional, se puede incluir pintura metalizada y los neumáticos preferidos.

#### LA SEGURIDAD ES FUNDAMENTAL

El vehículo cumple la normativa de protección antivuelco ECE R66 e incorpora sistemas como el de advertencia de cambio de carril, el de frenada de emergencia, la asistencia de aparcamiento con cámara trasera, radar y señal de aviso de mar-

## Ficha técnica

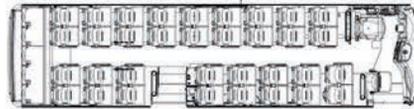
Dimensiones	
Longitud	8 475 mm
Ancho	2 295 mm
Altura (con A/C)	3 200 mm (max)
Distancia entre ejes	4 520 mm
Ancho de vía delantera	1 963 mm
Ancho eje trasero	1 708 mm
Voladizo delantero	1 465 mm
Voladizo trasero	2 490 mm
Altura interior	1 920 mm
Pesos	
Capacidad eje delantero	4 400 kg
Capacidad eje trasero	7 600 kg
PMA	12 000 kg
Capacidad depósito	195 l
Capacidad AdBlue	26 l
Motor	
Fabricante	CUMMINS ISBE4.5E6 EURO VI E
Potencia máxima	151 kW (210 CV) @ 2300 rpm
Par máximo	832 Nm / 1 200 - 1 450 rpm
Número de cilindros	4 en línea
Cilindrada	4500 cc
Caja de cambios	
Fabricante	Allison Automatic T2900/T2100
Velocidades	9 marchas ; 1 marcha atrás



### Configuración

Estándar	
8,475m	35

Otras configuraciones disponibles bajo pedido



Estructura	
Monocasco	
Puertas	
Delantera	Hoja simple con apertura hacia el exterior
Trasera	Hoja simple con apertura hacia el exterior
Suspensión	
Delantera	Amortiguadores hidráulicos, eje rígido y ballesta parabólica
Trasera	Amortiguadores hidráulicos, eje rígido y suspensión neumática
Ejes	
Delantero y trasero	Rígido
Frenos	
Delanteros y traseros	Discos ventilados por aire; ABS, AEBS; ASR, ESC, LDWS Limitador de velocidad en ECU 100 km
Retarder	TELEMA
Ruedas	
Delantera/Trasera	245/70 R17.5 Michelin X-Multi
Doble rueda trasera	
Dirección	
Fabricante	HEMA A Asistencia hidráulica
Sistema eléctrico	
Baterías	2 x 12 V 88 A 2 x 12 V, 105 A (para A/C)
Alternador	24 V, 120 A

cha atrás, limitador de velocidad en ECU 100 km o alcoholímetro, entre otros. También incluye detector de incendios FOGMAKER y extintor (1 x 6 kg). A finales de septiembre, todas las entregas cumplirán además con el GSRII.

Cuenta además con trampillas de emergencia manuales en el techo y martillos de emergencia, interruptor de batería y puertas delantera y trasera con sistema de seguridad.

### INTERIOR MUY CONFORTABLE

Para acceder al interior, el vehículo cuenta con peldaños recubiertos en aluminio. Los pasajeros pueden disfrutar de un cómodo viaje gracias a sus asientos reclinables de terciopelo con reposacabezas de cuero, que tienen reposabrazos abatibles. Las butacas incorporan cinturón de seguridad en dos puntos, red para las revistas y mesas abatibles. Bajo el portaequipajes recubierto en tela, se han instalado luces individuales, botón de llamada al guía y difusores de aire individuales.

También se ha equipado el habitáculo con papeleras y cortinas laterales, nevera de 40 litros y calentador de agua (opcional).

## OTOKAR NAVIGO T 8.4, NOVEDADES:

LA VERSIÓN NAVIGO T 8.4 INCORPORA UN NUEVO SALPICADERO, CAJA DE CAMBIOS ALLISON DE 9 VELOCIDADES Y EL GSRII, QUE SE INSTALARÁ EN LAS ENTREGAS DE TODOS LOS VEHÍCULOS DE LA MARCA A PARTIR DE FINALES DE SEPTIEMBRE.

En cuanto a su climatización, ofrece aire acondicionado KONVEKTA de 18 kW montado en el techo y precalentador con temporizador EBERSPRACHER. Opcionalmente se puede instalar aire acondicionado 12 kW (adaptado PMRSR)

### UNA ZONA DE CONDUCCIÓN ERGONÓMICA CON NUEVO SALPICADERO

El puesto de conducción también se ha cuidado al máximo para que sea cómodo y tenga una posición muy ergonómica que permita al conductor realizar su tarea de una manera óptima. El asiento es neumático con cinturón de 3 puntos y pretensor de la marca GRAMMER. La ventanilla del lado del conductor es calefactable, tiene dos parasoles delanteros y otro manual al lado izquierdo del asiento. En su habitáculo cuenta con luz propia, perchero, cofre, cenicero y posavasos.

La columna de dirección es regulable en altura y profundidad y dispone también de control de crucero y tacógrafo inteligente.

### SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y AUDIOVISUALES

Entre los sistemas de información y equipos audiovisuales podemos destacar la Radio CD – Reproductor MP3, con 6 altavoces para el área de pasajeros, video DVD con pantalla LCD 1 x 15", micrófono, reloj digital con indicador de temperatura exterior y cámara de visión trasera. Como opción, puede instalarse pictogramas iluminados de transporte de menores.



### BUTACAS TOP



Se ha optado por equipar el interior del vehículo con asientos reclinables de máxima calidad que ofrecen confort de alto nivel para los pasajeros. Tienen acabado en terciopelo con reposacabezas de cuero.

### MUCHO ESPACIO INTERIOR



El portaequipajes, que tiene gran amplitud, ha sido recubierto en tela, que puede combinarse elegantemente con el resto de textiles del vehículo, tanto los asientos, como las cortinas o las moquetas.

### ADAPTABLE A PMR



Es posible montar una plataforma elevadora para sillas de ruedas en la puerta de entrada trasera del vehículo, garantizando así la accesibilidad para todos.

### VIAJAR CON LA MÁXIMA SEGURIDAD Y CONFORT



Las butacas incorporan cinturón de seguridad en dos puntos, red para las revistas y mesas abatibles.

### PUESTO DE CONDUCCIÓN ERGONÓMICO CON NUEVO SALPICADERO



El puesto de conducción, no solo tiene a mano todos los instrumentos necesarios para conducir y mejorar la calidad del servicio y la seguridad, también cuenta con un asiento de máximo confort.

Hasta  
**35**  
plazas

### EXCELENTE EXPERIENCIA DE VIAJE



Los viajeros pueden disfrutar de luz individual y salidas personales de aire acondicionado. También está disponible un botón de llamada al guía del viaje.

### SISTEMAS DE ENTRETENIMIENTO A BORDO



Está equipado con Radio CD – Reproductor MP3, con 6 altavoces para el área de pasajeros, video DVD con pantalla LCD 1 x 15".

### MUCHO ESPACIO DE ALMACENAMIENTO



Además de contar con maletero para las maletas y grandes bultos, el vehículo tiene partaequipajes y cofre, así como zona de almacenamiento en el área del conductor.

### MOTOR EURO 6 E Y CAJA ALLISON DE 9 VELOCIDADES



Este eficiente midibús es propulsado por un motor Cummins ISBe 4.5 euro 6 E con una potencia máxima de 151 kW (210 CV) y cuenta con caja de cambios automática de Allison Transmission.

### BAJOS COSTES DE MANTENIMIENTO



La gama Navigo T de midibuses Otokar ofrecen un alto nivel de viabilidad y durabilidad, que garantizan una gran rentabilidad para los operadores



8,4 metros



# GRAN CRECIMIENTO DE OTOKAR EN ESPAÑA

DE LA MANO DE SU DISTRIBUIDOR SOMAUTO, LA MARCA NO DEJA DE COSECHAR ÉXITOS

**EN 2023 CERRÓ EL EJERCICIO CON UN TOTAL DE 154 UNIDADES ENTREGADAS EN NUESTRO MERCADO, LO QUE SUPONE UN CRECIMIENTO DEL 133,3% CON RESPECTO A 2022**

**S**omauto es una empresa familiar fundada el 7 de diciembre de 1994 que comenzó su andadura dedicándose a la venta de camiones usados. Su transición a la venta de autobuses usados se produjo en el año 2004, dedicándose a la exportación de estos y llegando a ser uno de los referentes del mercado español e internacional en este segmento.

Desde que en 2008 Somauto y Otokar firmaran un contrato de distribución en exclusiva de la marca en España y Andorra, todo tipo de operadores han apostado por su producto en nuestro país. Al año siguiente, comenzaron las ventas de las primeras unidades Otokar en España y en 2010, Somauto acudió a FIAA por primera vez para mostrar su gama disponible. En el año 2017 fueron inauguradas las nuevas instalaciones de Somauto y en 2018 se abrió el nuevo taller oficial de la marca en ese mismo recinto.

## OTOKAR TIENE UNA AMPLIA VARIEDAD DE PRODUCTOS

Los transportistas españoles pueden elegir entre una gran variedad de posibilidades. A los vehículos pensados para servicios discrecionales y turísticos, Vectio, Ulyso T y Navigo T, también están disponibles las versiones para servicios interurbanos-suburbanos Navigo U, Vectio U y Vectio U LE, así como Territo U, Territo U GNC y Territo U LE y el Kent U LE. Este último modelo es fundamental en su gama urbana, estando disponible el KENT C, KENT C articulado, KENT C GNC y el eléctrico E-KENT C. Se suma en este segmento el pequeño microbús eléctrico E-Centro y la versión urbana Vectio C.

## EXCELENTES RESULTADOS

Según los datos de las matriculaciones de 2023 en España, Otokar creció un 133,3% en comparación a 2022, pasando de 66 a 154 unidades. Esto coloca a la marca en la octava posición en el ranking de ventas de autobuses y autocares de nuestro país.

**Antonio Bautista González, consejero delegado de Somauto,** destaca que “2023 ha sido nuestro mejor año de ventas desde que comenzamos con la distribución de Otokar en el año 2008. Ha sido un año de alegrías en cuanto a ventas se refiere.”





El Presidente de ANETRA, Luis Angel Pedrero, fue el encargado en entregar este premio, que fue recogido por Antonio Bautista González, Consejero Delegado de Somauto.

# EL MERCADO ESPAÑOL PREMIA AL OTOKAR NAVIGO T 8.4

CONSIGUIÓ EL MIDIBÚS DEL AÑO EN LOS PREMIOS NACIONALES DEL TRANSPORTE 2024



MÁS DE 500 PERSONAS ASISTIERON A LA GALA DE ENTREGA DE TROFEOS. EL JURADO, COMPUESTO POR 817 PROFESIONALES DEL SECTOR DE LA CARRETERA, EVALUÓ 68 CANDIDATURAS EN TOTAL



El pasado 24 de enero de 2024 tuvo lugar en Madrid, organizada por las revistas Viajeros y Transporte 3 (Grupo Editec), la entrega de los premios a los mejores vehículos industriales del año que otorgan un destacado grupo de profesionales del sector y operadores de las principales empresas de transporte de mercancías y pasajeros de todas las Comunidades Autónomas.

Han participado como candidatas 24 empresas con 68 modelos. En las categorías de viajeros se han evaluado 39 candidaturas.

La entrega de premios fue realizada por los representantes de las asociaciones AETRAM, ANETRA, ASFARES, ASTIC, ATUC, CETM, CETM Cisternas, CONFEBUS y UNO así como el organismo IDAE.

## NO ES LA PRIMERA VEZ QUE LOS OPERADORES ESPAÑOLES PREMIAN A OTOKAR

Otro de los modelos del fabricante turco, el Otokar Ulyso T, fue elegido hace varios años el Midibús del Año 2020 en España.

Esto deja claro la buena acogida que la marca ha tenido en nuestro país entre las empresas de transporte de viajeros por carretera, así como la confianza depositada en su distribuidor en España, Somauto.



## Para viajar con total tranquilidad

No importa si es para hacer una escapada o acercarse al centro:  
la gama de transporte Turístico de Otokar invita a la evasión.



### NAVIGO T

 7,80 m, 8,475 y 9,20 m

 Hasta **39** pasajeros

### ULYSO T

 10,10 m

 Hasta **43** pasajeros

**SOMAUTO**

Distribuidor en España y Andorra  
Avda. De Córdoba,  
13 Nave 6 Pol. Ind. La Carrehuela  
28343 Valdemoro (Madrid)  
Tél : +34918954301

**Otokar**